



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 169**

2 Ιουλίου 2003

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 211

Κανονισμός Πτητικής Λειτουργίας Δημοσίων Αερομεταφορών - Ελικόπτερα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις :

α. Του άρθρου 191α του Ν. 1815/88 «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου» (Α' 250) που προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του Ν. 2898/01 «Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις.» (Α' 71), και του άρθρου 192 αυτού.

β. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα.» (Α' 137) όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α' 154) και αντικαταστάθηκε με την παραγρ. 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/97 (Α' 38).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκύπτει δαπάνη σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού.

3. Την με αριθμό 83/2003 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε :

Άρθρο πρώτο
Σκοπός - Ορισμοί - Αντιστοίχιση

1. Σκοπός του παρόντος είναι η θέσπιση κανόνων και απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας για την έκδοση, την τροποποίηση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα καθώς και την άσκηση εποπτείας ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής πτητική λειτουργία των ελικοπτέρων σε δραστηριότητες, που προσδιορίζονται στο εν λόγω πιστοποιητικό του και η προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τους όρους του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών.

2. Οι Ορισμοί και οι συντμήσεις όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται στον παρόντα κανονισμό είναι οι αναγραφόμενοι στο JAR -1 (Joint Aviation Requirements - 1) «Ορισμοί και Συντμήσεις» του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities).

3. Όπου στον παρόντα Κανονισμό αναφέρεται ο όρος «Αρχή» εννοείται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Άρθρο Δεύτερο
Κανονισμός

Ο Κανονισμός πτητικής λειτουργίας δημοσίων αερομεταφορών - ελικόπτερα αποτελεί μετάφραση από την Αγγλική Γλώσσα του πρώτου μέρους του εγχειριδίου JAR-OPS 3 του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (2η τροποποίηση, 1η Ιανουαρίου 2002) και έχει ως εξής:

«ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ

Περιεχόμενα

ΤΜΗΜΑ Α
ΕΦΑΡΜΟΓΗ
JAR-OPS 3.001
Πεδίο Εφαρμογής

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.001)

(α) Ο παρών Κανονισμός καθορίζει τους όρους που απαιτούνται για την πτητική λειτουργία - εκμετάλλευση πολιτικού ελικοπτέρου με σκοπό την δημόσια αερομετα-

φορά από αερομεταφορέα, του οποίου η κύρια βάση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας βρίσκεται στην Ελλάδα. Ο παρών Κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε πτήσεις ελικόπτερών που:

(1) Χρησιμοποιούνται από στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές υπηρεσίες, και από υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης (SAR),

(2) Χρησιμοποιούνται για ρίψεις αλεξιπτωτιστών και για πυρόσβεση, καθώς και για την μετάβαση και επιστροφή των προσώπων που συνήθως μεταφέρονται για τις προαναφερόμενες δραστηριότητες,

(3) Πραγματοποιούνται αμέσως πριν, κατά την διάρκεια και αμέσως μετά από μία εναέρια εργασία, εφόσον οι πτήσεις αυτές σχετίζονται με την εργασία αυτή και στις οποίες εκτός από τα μέλη του πληρώματος πτήσης δεν μεταφέρονται περισσότερα από έξι (6) άτομα, που είναι απολύτως αναγκαία για την συγκεκριμένη εργασία.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.001
Μεταγενέστερες ημερομηνίες συμμόρφωσης
που περιλαμβάνονται στο JAR-OPS 3

Ορισμένες διατάξεις που περιλαμβάνονται στον παρόντα Κανονισμό έχουν ημερομηνίες έναρξης ισχύος μεταγενέστερες της έναρξης ισχύος του παρόντος. Οι διατάξεις για τις οποίες ισχύουν τα ανωτέρω και οι αντίστοιχες μεταγενέστερες ημερομηνίες, είναι οι ακόλουθες:

- JAR - OPS	3.517 (α)	31.12.2009
- JAR - OPS	3.517 (β)	31.03.2005
- JAR - OPS	3.540 (α)(4)	31.12.2009 και

- Προσάρτημα 1 του JAR - OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(2)(i)(A) 31.12.2004

ΤΜΗΜΑ Β
ΓΕΝΙΚΑ
JAR-OPS 3.005
Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί ελικόπτερο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς διαφορετικούς από εκείνους που είναι σύμφωνοι προς τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

(β) Ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται προς τους όρους του JAR-26 που έχουν εφαρμογή για ελικόπτερα που χρησιμοποιούνται για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς. Μέχρι την έναρξη ισχύος του JAR-26 ισχύει ο υπάρχων εθνικός Κανονισμός Πολιτικής Αεροπορίας.

(γ) Κάθε ελικόπτερο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τους όρους του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητάς (CoA) του και εντός των εγκεκριμένων περιορισμών που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτέρου (Helicopter Flight Manual). (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(γ))

(δ) Πτητικές λειτουργίες για παροχή Επείγουσας Ιατρικής Βοήθειας με ελικόπτερο (Helicopter Emergency Medical Service - HEMS) εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους του παρόντος κανονισμού με την επιφύλαξη των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(δ) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

(ε) Πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερο πάνω από ένα αφιλόξενο περιβάλλον το οποίο ευρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Κανονισμού με την επιφύλαξη των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(ε) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση. Το Προσάρτημα αυτό δεν εφαρμόζεται για τις πτητικές λειτουργίες που γίνονται με βάση το Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(δ).

(στ) Πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερα τα οποία έχουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) 3175 κιλά ή λιγότερο, με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων (MASC) 9 ή λιγότερων, που διενεργούνται κατά την διάρκεια της ημέρας, και πάνω από διαδρομές στις οποίες η αεροναυτιλία γίνεται με οπτικές εδαφικές αναφορές, εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Κανονισμού, με την επιφύλαξη των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(στ) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

(ζ) Πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερα τα οποία έχουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3175 κιλά και με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων (MASC) 9 ή λιγότερων, που διενεργούνται κατά την διάρκεια της ημέρας, πάνω από διαδρομές στις οποίες η αεροναυτιλία γίνεται με οπτικές εδαφικές αναφορές, και εκτελούν τοπικές πτήσεις εντός μία περιορισμένης και καθορισμένης γεωγραφικής περιοχής που είναι αποδεκτή από την Αρχή, οι οποίες (πτήσεις) αρχίζουν και τελειώνουν στην ίδια τοποθεσία (ή σε διαφορετική τοποθεσία αλλά στην ίδια περιοχή, αποδεκτή από την Αρχή) εντός της ίδιας ημέρας, εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Κανονισμού, με την επιφύλαξη των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(ζ) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

(η) Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με ανυψωτικό μηχανισμό (Helicopter Hoist Operations HHO) εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Κανονισμού με την επιφύλαξη των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(η) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

(θ) Πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερο από/προς προορισμό δημοσίου ενδιαφέροντος, εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Κανονισμού, εκτός από τις αποκλίσεις που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(θ) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

JAR-OPS 3.010
Εξαιρέσεις

Η Αρχή μπορεί, κατ' εξαίρεση και προσωρινά, να εγκρίνει παρέκκλιση από τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού εφόσον είναι πεπεισμένη ότι τούτο είναι αναγκαίο και με την επιφύλαξη συμμόρφωσης με οποιονδήποτε συμπληρωματικό όρο που η Αρχή κρίνει απαραίτητο, προκειμένου να εξασφαλίζεται αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας στη συγκεκριμένη περίπτωση.

JAR-OPS 3.015
Οδηγίες Πτητικής Λειτουργίας (Operational Directives)

(α) Η Αρχή μπορεί, με την έκδοση Οδηγίας Πτητικής Λειτουργίας, να θέσει όρους, απαγορεύσεις ή περιορισμούς σχετικούς με την πτητική λειτουργία του αερομεταφορέα, με γνώμονα την εκτέλεση ασφαλών πτητικών λειτουργιών.

(β) Στις Οδηγίες Πτητικής Λειτουργίας αναφέρονται:

(1) Η αιτία έκδοσης,
(2) Η εφαρμογή και η διάρκεια αυτής, καθώς και
(3) Οι ενέργειες στις οποίες προβαίνει(-ούν) ο(οι) αερομεταφορέας(-είς).
(γ) Οι Οδηγίες Πτητικής Λειτουργίας συμπληρώνουν τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

JAR-OPS 3.020
Νόμοι, κανονισμοί και διαδικασίες - Ευθύνες αερομεταφορέα

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:
(1) Όλοι οι υπάλληλοι γνωρίζουν την υποχρέωση συμμόρφωσης με τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών εκείνων στα οποία διενεργούνται οι επιχειρησιακές δραστηριότητες και έχουν σχέση με την εκτέλεση των καθηκόντων τους, και
(2) Όλα τα μέλη του πληρώματος γνωρίζουν τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες που σχετίζονται με την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

JAR-OPS 3.025
Κοινή γλώσσα

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος μπορούν να επικοινωνούν σε μια κοινή γλώσσα ή με άλλο τρόπο που είναι αποδεκτός από την Αρχή.
(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό πτητικής λειτουργίας κατανοεί τη γλώσσα στην οποία είναι γραμμένα τα μέρη εκείνα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που αναφέρονται στα καθήκοντα και τις ευθύνες τους.

JAR-OPS 3.030
Εγχειρίδιο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) - Υποχρεώσεις αερομεταφορέα

(α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει, για κάθε ελικόπτερο, εγχειρίδιο ελάχιστου εξοπλισμού (Minimum Equipment List, MEL) εγκεκριμένο από την Αρχή. Το εγχειρίδιο αυτό βασίζεται στο εγκεκριμένο από την Αρχή κύριο εγχειρίδιο ελαχίστου εξοπλισμού (Master Minimum Equipment List, MMEL), εφόσον υπάρχει, χωρίς να είναι λιγότερο περιοριστικό από αυτό.
(β) Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιεί επιχειρησιακά ελικόπτερο παρά μόνο σύμφωνα με τον MEL, εκτός εάν επιτρέπεται από την Αρχή. Σε καμία περίπτωση η ως άνω άδεια δεν επιτρέπει πτητική λειτουργία καθ' υπέρβαση των περιορισμών του MMEL.

JAR-OPS 3.035
Σύστημα ποιοτικού ελέγχου

(βλέπε AMC OPS 3.035)
(βλέπε IEM OPS 3.035)
(α) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει σύστημα ποιοτικού ελέγχου και ορίζει ένα Διευθυντή ποιοτικού ελέγχου για να παρακολουθεί τη συμμόρφωση, και την επάρκεια, σύμφωνα με τις απαιτούμενες διαδικασίες, ώστε να εξασφαλίζονται ασφαλείς πρακτικές πτητικής λειτουργίας και πτητικά ικανά ελικόπτερα. Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης περιλαμβάνει σύστημα επαναπληροφόρησης με αποδέκτη τον Αρμόδιο Διευθυντή (βλέπε επίσης JAR-OPS 3.175 (η)) για την εξασφάλιση των απαραίτητων διορθωτικών ενεργειών.
(β) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου περιλαμβάνει πρόγραμμα διασφάλισης της ποιότητας, το οποίο περιέχει διαδικασίες σχεδιασμένες κατά τέτοιο τρόπο ώστε να επιβεβαιώνουν ότι όλες οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα με όλους τους όρους, τα πρότυπα και τις διαδικασίες που ισχύουν σχετικά.
(γ) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου και ο Διευθυντής ποιοτικού ελέγχου πρέπει να είναι αποδεκτοί από την Αρχή.
(δ) Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου περιγράφεται στο σχετικό εγχειρίδιο.
(ε) Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου (α) ανωτέρω, η Αρχή μπορεί να δεχθεί τον ορισμό δύο Διευθυντών ποιοτικού ελέγχου, έναν για τις πτητικές λειτουργίες και έναν για τη τεχνική συντήρηση, με την προϋπόθεση ότι ο αερομεταφορέας έχει συστήσει μονάδα διαχείρισης της ποιότητας, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα ποιοτικού ελέγχου εφαρμόζεται ενιαία σε ολόκληρη την επιχειρησιακή λειτουργία.

JAR-OPS 3.037
Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων

(Βλέπε IEM OPS 3.037)
(α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων, που μπορεί να ενσωματωθεί στο σύστημα ποιοτικού ελέγχου, το οποίο συμπεριλαμβάνει:
(1) Προγράμματα με τα οποία επιτυγχάνεται και διατηρείται η συνεχής επίγνωση των κινδύνων από όλα τα πρόσωπα που εμπλέκονται σε πτητικές λειτουργίες, και
(2) Αξιολόγηση των πληροφοριών που σχετίζονται με ατυχήματα και συμβάντα, καθώς και τη διάδοση των συναφών πληροφοριών.

JAR-OPS 3.040
Επιπρόσθετα μέλη πληρώματος

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος που δεν προβλέπεται να είναι μέλη του απαιτούμενου πληρώματος διακυβέρνησης ή θαλάμου επιβατών, έχουν επίσης εκπαιδευτεί και είναι ικανά να εκτελούν τα καθήκοντα που τους ανατίθενται.

JAR-OPS 3.050
Πληροφορίες έρευνας και διάσωσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πρόσβαση στις ουσιώδεις πληροφορίες που σχετίζονται με τη σχεδιαζόμενη πτήση και αφορούν στις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, είναι προσιτές και διαθέσιμες στο θάλαμο διακυβέρνησης του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.055
Πληροφορίες σχετικά με το φερόμενο εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και διάσωσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι υπάρχουν διαθέσιμοι για άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης, κατάλογοι που περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και διάσωσης που φέρουν όλα τα ελικόπτερα του. Οι πληροφορίες περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση, τον αριθμό, το χρώμα και τον τύπο των σωσίβιων λέμβων και φωτοβολίδων, λεπτομέρειες σχετικές με τις ιατρικές προμήθειες επείγουσας ανάγκης, τις προμήθειες νερού καθώς και τον τύπο

και τις συχνότητες του φορητού εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας επείγουσας ανάγκης.

JAR-OPS 3.065
Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων

(Βλέπε IEM OPS 3.065)

(α) Απαγορεύεται σε αερομεταφορέα η μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων αεροπορικώς, με την επιφύλαξη της χορηγησης σχετικής έγκρισης από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα πολεμικά όπλα και τα πολεμοφόδια:

(1) Έχουν αποθηκευτεί στο ελικόπτερο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης, και

(2) Στην περίπτωση πυροβόλων όπλων, αυτά δεν είναι οπλισμένα, εκτός εάν, πριν από την έναρξη της πτήσης, έχει χορηγηθεί έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη ότι τα εν λόγω πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια μπορούν να μεταφερθούν με συνθήκες που διαφέρουν εν μέρει ή στο σύνολό τους από εκείνες που αναφέρονται στη παρούσα υποπαράγραφο.

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πριν ξεκινήσει μια πτήση, ο κυβερνήτης ενημερώνεται για τις λεπτομέρειες και τη θέση πάνω στο ελικόπτερο των πολεμικών όπλων και των πολεμοφοδίων που πρόκειται να μεταφερθούν.

JAR-OPS 3.070
Μεταφορά όπλων και πυρομαχικών που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς

(βλέπε IEM OPS 3.070)

(α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται η ενημέρωση του σχετικά με την πρόθεση μεταφοράς όπλων, τα οποία χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς,

(β) Ο αερομεταφορέας που αποδέχεται τη μεταφορά όπλων που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς εξασφαλίζει ότι:

(1) Σε ελικόπτερα με δυνατότητα μέγιστης εγκεκριμένης διαμόρφωσης θέσεων (MASC) πάνω από 9, αποθηκεύονται σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης. Σε ελικόπτερα με δυνατότητα μέγιστης εγκεκριμένης διαμόρφωσης θέσεων (MASC) 9 ή λιγότερων, τα όπλα για αθλητικούς σκοπούς μπορούν να αποθηκεύονται στον θάλαμο των επιβατών με την άδεια του κυβερνήτη, εάν άλλος χώρος δεν είναι διαθέσιμος, και

(2) Στην περίπτωση πυροβόλων όπλων ή άλλων όπλων που μπορούν να φέρουν πυρομαχικά, δεν είναι οπλισμένα.

(γ) Πυρομαχικά για όπλα που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς μπορούν να μεταφέρονται σε ελεγμένες αποσκευές επιβατών, με την επιφύλαξη ορισμένων περιορισμών, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες (βλέπε JAR-OPS 3.1160 (β)(5)), όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.1150 (α)(14).

JAR-OPS 3.075
Μέθοδος μεταφοράς προσώπων

(α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κατά τη διάρκεια πτήσης κανένα πρόσωπο, δεν βρίσκεται σε μέρος του ελικοπτέρου το οποίο δεν είναι σχεδιασμένο για την εξυπηρέτηση προσώπων, εκτός εάν έχει παραχωρηθεί από τον κυβερνήτη προσωρινή άδεια πρόσβασης σε οποιοδήποτε μέρος του ελικοπτέρου:

(1) Προκειμένου να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες για την ασφάλεια του ελικοπτέρου ή οποιουδήποτε προσώπου, ζώου ή αγαθών μέσα σε αυτό, ή

(2) Όταν το μέρος έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να επιτρέπει σε πρόσωπο να έχει πρόσβαση σε αυτό ενώ το ελικόπτερο βρίσκεται σε πτήση, όταν μεταφέρονται φορτία ή εφόδια.

JAR-OPS 3.080
Προσφορά για αεροπορική μεταφορά επικίνδυνων υλικών.

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν προσφέρει ή αποδέχεται υλικά επικίνδυνα για αεροπορική μεταφορά, εκτός εάν το πρόσωπο αυτό έχει κατάλληλα εκπαιδευτεί και τα υλικά είναι κατάλληλα ταξινομημένα, τεκμηριωμένα, πιστοποιημένα, περιγραμμένα, συσκευασμένα, σημειωμένα, διακρίνονται με ετικέτα και βρίσκονται σε κατάλληλη κατάσταση για μεταφορά, όπως απαιτείται από τις Τεχνικές Οδηγίες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

JAR-OPS 3.085
Ευθύνες πληρώματος

(α) Το μέλος του πληρώματος είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση, κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο, των καθηκόντων του, τα οποία:

(1) Σχετίζονται με την ασφάλεια του ελικοπτέρου και των επιβαινόντων σ' αυτό, και

(2) Καθορίζονται στις οδηγίες και τις διαδικασίες που περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης (ΟΜ).

(β) Το μέλος πληρώματος οφείλει:

(1) Να αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε συμβάν το οποίο έθεσε ή μπορούσε, ενδεχομένως, να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια, ή

(2) Να χρησιμοποιεί τα προγράμματα αναφοράς συμβάντων του αερομεταφορέα σύμφωνα με το JAR-OPS 3.420. Σε όλες τις περιπτώσεις, αντίγραφο της(των) αναφοράς(ών) διαβιβάζεται στον αρμόδιο κυβερνήτη.

(γ) Ένα μέλος πληρώματος δεν εκτελεί καθήκοντα σε ένα ελικόπτερο:

(1) Εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια οποιασδήποτε ναρκωτικής ουσίας που ενδέχεται να επηρεάσει τις ικανότητές του με τρόπο που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια,

(2) Μετά από κατάδυση σε νερό, εκτός εάν έχει περάσει εύλογο χρονικό διάστημα,

(3) Μετά από αιμοδοσία, εκτός εάν έχει περάσει εύλογο χρονικό διάστημα,

(4) Εάν έχει την παραμικρή αμφιβολία για την ικανότητά του να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ή

(5) Εάν γνωρίζει ή έχει υπόνοιες ότι υποφέρει από κόπωση, ή νιώθει ανίκανος για εργασία σε βαθμό που να θέτει σε κίνδυνο την πτήση.

(δ) Το μέλος πληρώματος δεν επιτρέπεται:

(1) Να καταναλώνει οινοπνευματώδη ποτά σε διάστημα

μικρότερο των 8 ωρών πριν από την καθορισμένη ώρα παρουσίασης για πτητική απασχόληση ή έναρξης επιφυλακής (stand-by),

(2) Να αρχίζει περίοδο πτητικής απασχόλησης με επίπεδο οινοπνεύματος στο αίμα άνω των 0,2 τοις χιλίοις,

(3) Να καταναλώνει οινοπνευματώδη ποτά κατά την περίοδο πτητικής απασχόλησης ή ενώ βρίσκεται σε επιφυλακή (stand-by).

(ε) Ο κυβερνήτης:

(1) Είναι υπεύθυνος για την ασφαλή πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου και την ασφάλεια των επιβαινόντων κατά τη διάρκεια περιστροφής των στροφείων,

(2) Έχει την εξουσία να δίνει όλες τις εντολές που θεωρεί απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλίζει την ασφάλεια του ελικοπτέρου και των προσώπων ή των αγαθών που αυτό μεταφέρει,

(3) Έχει το δικαίωμα να αποβιβάζει οποιοδήποτε πρόσωπο, ή να αφαιρεί οποιοδήποτε μέρος του φορτίου, το οποίο, κατά τη γνώμη του, ενδέχεται να συνιστά κίνδυνο για την ασφάλεια του ελικοπτέρου ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(4) Δεν επιτρέπει τη μεταφορά με το ελικόπτερο προσώπου το οποίο φαίνεται να βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών ουσιών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του ελικοπτέρου ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(5) Έχει το δικαίωμα να αρνηθεί τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση, εάν η μεταφορά τους συνιστά κίνδυνο για την ασφάλεια του ελικοπτέρου ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(6) Εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες ενημερώνονται για τη θέση των εξόδων κινδύνου και για τη θέση και τη χρήση του αντίστοιχου εξοπλισμού ασφάλειας και επείγουσας ανάγκης,

(7) Εξασφαλίζει ότι όλες οι διαδικασίες πτητικής λειτουργίας και οι πίνακες ελέγχου τηρούνται σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης (OM),

(8) Δεν επιτρέπει σε κανένα μέλος του πληρώματος να εκτελεί οποιαδήποτε δραστηριότητα κατά την διάρκεια των κρίσιμων φάσεων της πτήσης, εκτός εάν η εκτέλεση των καθηκόντων αυτών απαιτείται για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου,

(9) Δεν επιτρέπει:

(i) Κατά τη διάρκεια της πτήσης ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης (FDR) να καθίσταται ανενεργός, να τίθεται εκτός λειτουργίας ή να εξαλείφονται τα δεδομένα του, ούτε επιτρέπει να εξαλείφονται τα καταγεγραμμένα στοιχεία μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς,

(ii) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR) να καθίσταται ανενεργός ή να τεθεί εκτός λειτουργίας, εκτός εάν πιστεύει ότι τα καταγεγραμμένα δεδομένα, τα οποία διαφορετικά θα εξαλείφονταν αυτομάτως, πρέπει να διατηρηθούν για τη διερεύνηση συμβάντος ή ατυχήματος, ούτε επιτρέπει τη χειροκίνητη εξάλειψη καταγεγραμμένων δεδομένων κατά τη διάρκεια ή μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς,

(10) Αποφασίζει εάν αποδεχθεί ή όχι ελικόπτερο με επιχειρησιακής φύσεως δυσλειτουργίες, οι οποίες επιτρέπονται από τον κατάλογο απόκλισης από την εγκεκριμένη διαμόρφωση (Configuration Deviation List, CDL) ή το MEL, και

(11) Εξασφαλίζει ότι έχει εκτελεσθεί η προ πτήσης επιθεώρηση.

(στ) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στο οποίον έχει ανατεθεί η διεξαγωγή της πτήσης, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτείται η άμεση λήψη απόφασης και δράσης, προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη σύμφωνα με τις περιστάσεις. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις διαδικασίες και μεθόδους πτητικής λειτουργίας, προς το συμφέρον της ασφάλειας.

JAR-OPS 3.090
Εξουσία του κυβερνήτη

Όλα τα άτομα που επιβαίνουν στο ελικόπτερο υπακούουν σε όλες τις νόμιμες εντολές που δίνονται από τον κυβερνήτη για το σκοπό της ασφάλειας του ελικοπτέρου και των προσώπων ή των αγαθών που αυτό μεταφέρει.

JAR-OPS 3.100
Άδεια εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κανένα άτομο, δεν εισέρχεται ή μεταφέρεται στο θάλαμο διακυβέρνησης, με εξαίρεση το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που έχει ορισθεί σε πτήση, εκτός εάν το άτομο αυτό:

(1) Ασκεί καθήκοντα μέλους πληρώματος,

(2) Εκπροσωπεί την Αρχή που είναι αρμόδια για την πιστοποίηση, τη χορήγηση άδειας ή την επιθεώρηση, εφόσον τούτο απαιτείται στο πλαίσιο της εκτέλεσης των επίσημων καθηκόντων του, ή

(3) Η είσοδος και η μεταφορά του επιτρέπεται σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης (OM).

(β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι:

(1) Προς το συμφέρον της ασφάλειας, η είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης δεν προκαλεί διάσπαση της προσοχής ή/και δεν παρεμποδίζει την εκτέλεση της πτήσης, και

(2) Όλα τα άτομα που μεταφέρονται στο θάλαμο διακυβέρνησης ενημερώνονται σε ό,τι αφορά τις σχετικές διαδικασίες ασφάλειας.

(γ) Ο κυβερνήτης φέρει την ευθύνη της τελικής απόφασης σχετικά με την είσοδο στο θάλαμο διακυβέρνησης.

JAR-OPS 3.105
Μη εγκεκριμένη μεταφορά

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα άτομο δεν κρύβεται ή κρύβει φορτίο εντός του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.110
Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο να χρησιμοποιεί εντός του ελικοπτέρου φορητή ηλεκτρονική συσκευή που ενδέχεται να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του, και

λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα άτομο δεν την χρησιμοποιεί.

JAR-OPS 3.115
Οινοπνευματώδη ποτά και ναρκωτικά

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο να επιβιβασθεί ή να παραμείνει στο ελικόπτερο, και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα άτομο δεν εισέρχεται ούτε παραμένει σε ελικόπτερο, εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών ουσιών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του ελικοπτέρου ή των επιβατών του.

JAR-OPS 3.120
Διακύβευση της ασφάλειας

(α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν ενεργεί απερίσκεπτα, απρόσεκτα ή παραλείπει να ενεργήσει κατά τέτοιο τρόπο που θα μπορούσε :

(1) να θέσει σε κίνδυνο το ελικόπτερο ή οποιοδήποτε πρόσωπο που επιβαίνει σε αυτό,

(2) να προκαλέσει ή να θέσει σε κίνδυνο οποιοδήποτε πρόσωπο ή περιουσιακό στοιχείο.

JAR-OPS 3.125
Επίσημα έγγραφα φερόμενα εντόστου ελικοπτέρου

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κάθε πτήση βρίσκονται εντόστου ελικοπτέρου τα ακόλουθα:

(1) Το πιστοποιητικό νηολόγησης,

(2) Το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας,

(3) Το πρωτότυπο ή αντίγραφο του πιστοποιητικού θορύβου (εάν τούτο απαιτείται),

(4) Το πρωτότυπο ή αντίγραφο του πιστοποιητικού αερομεταφορέα (AOC),

(5) Η άδεια σταθμού αεροσκάφους, και

(6) Το πρωτότυπο ή αντίγραφο του πιστοποιητικό(-ά) ασφάλισης ευθύνης προς τρίτους.

(β) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης, σε κάθε πτήση, εφόσον είναι πρακτικά δυνατόν, έχει στη κατοχή του σε ισχύ πτυχίο πληρώματος με ικανότητα(ες) αντίστοιχη(ες) για το σκοπό της πτήσης.

JAR-OPS 3.130
Εγχειρίδια που πρέπει να φέρει το ελικόπτερο

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Τα εν ισχύι μέρη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης (ΟΜ) που αναφέρονται στα καθήκοντα του πληρώματος, φέρονται σε κάθε πτήση,

(2) Τα μέρη εκείνα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης (ΟΜ) που απαιτούνται για τη πραγματοποίηση μιας πτήσης, είναι εύκολα προσιτά στο πλήρωμα μέσα στο ελικόπτερο, και

(3) Εντόστου ελικοπτέρου φέρεται το ισχύον Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτέρου (HFM), εκτός εάν η Αρχή έχει αποδεχτεί ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης (ΟΜ) που καθορίζεται στο Μέρος Β του Προσαρτήματος 1, JAR-OPS 3.1045, του παρόντος περιέχει συναφείς πληροφορίες για το συγκεκριμένο ελικόπτερο.

JAR-OPS 3.135
Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρει το ελικόπτερο

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πέραν από τα έγγραφα και τα εγχειρίδια που καθορίζονται στα JAR-OPS 3.125 και JAR-OPS 3.130, φέρονται σε κάθε πτήση εντόστου ελικοπτέρου οι ακόλουθες πληροφορίες και τα έντυπα, κατάλληλα με τον τύπο και την περιοχή πτητικής λειτουργίας:

(1) Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (Operational Flight Plan) που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.1060,

(2) Το τεχνικό μητρώο (ημερολόγιο) ελικοπτέρου (Technical Log) που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.915(α),

(3) Λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εναέριας κυκλοφορίας (ATS Flight Plan),

(4) Κατάλληλες ενημερώσεις που περιέχουν αγγελίες (NOTAM/AIS) και αεροναυτικές πληροφορίες,

(5) Κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες,

(6) Τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης όπως καθορίζεται στο Τμήμα Ι του παρόντος.

(7) Κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών όπως προσωπικό προστασίας (security personnel), εάν δεν θεωρείται ως πλήρωμα, ανάπηρα άτομα, μη αποδεκτοί επιβάτες, απελαθέντες και πρόσωπα υπό φρούρηση,

(8) Κοινοποίηση ειδικών φορτίων που περιέχουν επικίνδυνα υλικά συμπεριλαμβανομένων γραπτών πληροφοριών για τον κυβερνήτη, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.1215(δ),

(9) Οι ισχύοντες χάρτες αεροπλοΐας και τοπογραφικοί καθώς και συναφή έγγραφα, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.290(β)(7),

(10) Κάθε άλλο επίσημο έγγραφο που ενδέχεται να απαιτηθεί από τα κράτη που εμπλέκονται στη συγκεκριμένη πτήση, όπως αναλυτική κατάσταση φορτίου, ονομαστική κατάσταση επιβατών κλπ, και

(11) Έντυπα για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις υποβολής αναφοράς της Αρχής και του αερομεταφορέα.

(β) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει οι πληροφορίες που αναφέρονται λεπτομερώς στη υποπαράγραφο (α) ανωτέρω ή σε μέρη αυτής, να παρουσιάζονται και με άλλη μορφή εκτός από έντυπη. Η μορφή αυτή πρέπει να διασφαλίζει ένα αποδεκτό επίπεδο δυνατότητας πρόσβασης, χρήσης και αξιοπιστίας.

JAR-OPS 3.140
Πληροφορίες που διατηρούνται στο έδαφος

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Τουλάχιστον κατά τη διάρκεια κάθε πτήσης ή σειράς πτήσεων :

(i) Οι πληροφορίες που αφορούν την πτήση και είναι κατάλληλες για το συγκεκριμένο τύπο της πτητικής λειτουργίας, διατηρούνται στο έδαφος, και

(ii) Οι πληροφορίες διατηρούνται έως ότου δημιουργηθούν αντίγραφα στο χώρο στον οποίο θα αποθηκευτούν, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.1065, ή εάν αυτό δεν είναι εφικτό,

(iii) Οι ίδιες πληροφορίες μεταφέρονται σε ένα πυρίμαχο δοχείο στο ελικόπτερο.

(β) Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω περιλαμβάνουν:

(1) Αντίγραφο του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης, όπου τούτο ενδείκνυται,

(2) Αντίγραφα του(ων) αντίστοιχου(ων) μέρους(ων) του τεχνικού ημερολογίου του ελικοπτέρου,

(3) Συγκεκριμένες αεροναυτικές αγγελίες (NOTAM) περί της διαδρομής εάν έχουν ειδικά εκδοθεί από τον αερομεταφορέα,

(4) Έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης, εφόσον απαιτείται (παραπομπή στο JAR-OPS 3.625), και

(5) Κοινοποίηση ειδικών φορτίων.

JAR-OPS 3.145
Εξουσία επιθεώρησης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε εξουσιοδοτημένο από την Αρχή πρόσωπο, μπορεί οποτεδήποτε να επιβιβαστεί και να πετάξει σε οποιοδήποτε ελικόπτερο λειτουργεί σύμφωνα με πιστοποιητικό αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από την Αρχή, καθώς και να εισέρχεται και να παραμείνει στο θάλαμο διακυβέρνησης, με την επιφύλαξη ότι ο κυβερνήτης μπορεί να αρνηθεί πρόσβαση στο θάλαμο διακυβέρνησης εάν, κατά τη γνώμη του, εξ' αιτίας αυτού διακυβεύεται η ασφάλεια του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.150
Παρουσίαση επίσημων εγγράφων και αρχείων

(α) Ο αερομεταφορέας:

(1) Επιτρέπει, σε οποιοδήποτε εξουσιοδοτημένο από την Αρχή πρόσωπο, να έχει πρόσβαση στα επίσημα έγγραφα και σ' εκείνα τα αρχεία που αναφέρονται στις πτητικές λειτουργίες ή τη τεχνική συντήρηση, και

(2) Εφόσον ζητηθεί από την Αρχή, υποβάλει όλα τα εν λόγω έγγραφα και αρχεία, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος.

(β) Ο κυβερνήτης, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος από τη στιγμή που του ζητηθεί από πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από την Αρχή, προσκομίζει στο πρόσωπο αυτό τα έγγραφα που πρέπει να φέρει στο ελικόπτερο.

JAR-OPS 3.155
Διατήρηση των επίσημων εγγράφων

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Όλα τα πρωτότυπα επίσημα έγγραφα ή αντίγραφα αυτών, που πρέπει να διατηρεί, φυλάσσονται για το απαιτούμενο χρονικό διάστημα ακόμα κι αν παύσει να έχει την εκμετάλλευση του ελικοπτέρου, και

(2) Όποτε ένα μέλος πληρώματος, για το οποίο ένας αερομεταφορέας διαθέτει αρχείο καθηκόντων, χρόνου πτήσεως, απασχόλησης και ανάπαυσης, γίνεται μέλος πληρώματος σε άλλον αερομεταφορέα, το αρχείο αυτό παραχωρείται στον νέο αερομεταφορέα.

JAR-OPS 3.160
Διατήρηση, παρουσίαση και χρήση καταχωρήσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης

(α) Διατήρηση καταχωρήσεων (Βλέπε IEM OPS 3.160(a))

(1) Μετά από ένα ατύχημα, ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης διατηρεί, στο βαθμό που είναι εφικτό, τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αναφέρονται στο εν λόγω ατύχημα, όπως έχουν διατηρηθεί από τον καταγραφέα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η διερευνούσα Αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

(2) Εκτός από την περίπτωση που η Αρχή έχει χορηγήσει προγενέστερη άδεια, μετά από την πρόκληση συμβάντος που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά, ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου, το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης, διατηρεί, στο βαθμό που είναι εφικτό, τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αναφέρονται στο εν λόγω συμβάν, όπως έχουν διατηρηθεί από τον καταγραφέα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η διερευνούσα Αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

(3) Επιπλέον, εφόσον η Αρχή αποφασίσει σχετικά, ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης διατηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η διερευνούσα Αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

(4) Εφόσον απαιτείται να φέρει το ελικόπτερο καταγραφέα στοιχείων πτήσης, ο αερομεταφορέας του ελικοπτέρου αυτού:

(i) Αποθηκεύει τις μαγνητοφωνήσεις για την απαιτούμενη κατά JAR-OPS 3.715 και 3.720 περίοδο πτητικής λειτουργίας. Εξαιρούνται οι περιπτώσεις της δοκιμής και της τεχνικής συντήρησης των καταγραφέων στοιχείων πτήσης, κατά την διάρκεια των οποίων είναι δυνατή η διαγραφή του παλαιότερα καταγεγραμμένου υλικού, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει σε διάρκεια την μία ώρα, και

(ii) Τηρεί έγγραφο, το οποίο περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται για την ανάκτηση και τη μετατροπή των αποθηκευμένων δεδομένων σε τεχνικές μονάδες.

(β) Παρουσίαση καταχωρήσεων. Ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου, το οποίο φέρει καταγραφέα στοιχείων πτήσης, προσκομίζει, εφόσον τούτο ζητηθεί από την Αρχή, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, κάθε καταχώρηση καταγραφέα στοιχείων πτήσης που είναι διαθέσιμη ή έχει διατηρηθεί.

(γ) Χρήση καταχωρήσεων

(1) Οι καταχωρήσεις αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από την διερεύνηση ενός ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς παρά μόνο με τη συναίνεση όλων των εμπλεκομένων μελών πληρώματος.

(2) Οι καταχωρήσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από την διερεύνηση ενός ατυχήματος ή συμβάντος, για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, εκτός εάν τα εν λόγω αρχεία:

(i) Χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα μόνο για σκοπούς πτητικής ικανότητας ή τεχνικής συντήρησης, ή

(ii) Γίνουν μη αναγνωρίσιμα, ή

(iii) Αποκαλυφθούν στο πλαίσιο νομίμων διαδικασιών.

JAR-OPS 3.165
Μίσθωση

(α) Ορολογία

Οι όροι που χρησιμοποιούνται σε αυτή την παράγραφο έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) Μίσθωση υπό όρους (Dry lease) - όταν το ελικόπτερο χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του μισθωτή.

(2) Πλήρης μίσθωση (Wet lease) - όταν το ελικόπτερο

χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του εκμισθωτή.

(3) Αερομεταφορέας του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities, JAA) είναι ο αερομεταφορέας ο οποίος είναι πιστοποιημένος σύμφωνα με το JAR-OPS 3 από μία χώρα μέλος του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA)

(β) Μίσθωση ελικοπτέρων μεταξύ αερομεταφορέων του JAA

(1) Πλήρης εκμίσθωση (Wet lease - out). Ο αερομεταφορέας του JAA που παρέχει ελικόπτερο και πλήρες πλήρωμα σε άλλον αερομεταφορέας του JAA, και ο οποίος διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο Τμήμα Γ, παραμένει ο αερομεταφορέας του ελικοπτέρου.

(2) Όλες οι μισθώσεις εκτός από την πλήρη εκμίσθωση (wet lease-out)

(i) Με εξαίρεση των οριζομένων στην υποπαράγραφο (β)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας του JAA που χρησιμοποιεί ελικόπτερο άλλου αερομεταφορέα του JAA ή παρέχει ελικόπτερο σε άλλον αερομεταφορέα του JAA, απαιτείται προηγουμένως να λάβει έγκριση για την πτητική λειτουργία του από την αντίστοιχη Αρχή. Κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής περιλαμβάνεται στη σύμβαση εκμίσθωσης.

(ii) Τα στοιχεία εκείνα των μισθωτηρίων συμβάσεων, που εγκρίνονται από την Αρχή, πλην εκείνων των μισθωτηρίων συμβάσεων στις οποίες εμπλέκονται ελικόπτερο και πλήρες πλήρωμα και δεν προβλέπεται καμία μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και ευθυνών, θεωρούνται ως τροποποιήσεις του πιστοποιητικού αερομεταφορέα σύμφωνα με το οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθούν οι πτητικές λειτουργίες του υπό μίσθωση ελικοπτέρου.

(γ) Μίσθωση ελικοπτέρων μεταξύ αερομεταφορέα του JAA και οποιουδήποτε άλλου νομικού προσώπου που δεν είναι αερομεταφορέας του JAA

(1) Μίσθωση υπό όρους (Dry lease-in)

(i) Ο αερομεταφορέας του JAA δεν μισθώνει υπό όρους (dry lease-in) ελικόπτερο από νομικό πρόσωπο άλλο εκτός από αερομεταφορέα του JAA, εκτός εάν υπάρχει έγκριση της Αρχής. Κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής περιλαμβάνεται στη σύμβαση μίσθωσης.

(ii) Ο αερομεταφορέας του JAA εξασφαλίζει ότι, σε σχέση με ελικόπτερα που μισθώνονται υπό όρους (dry lease-in), κάθε απόκλιση από τους όρους που καθορίζονται στα Τμήματα ΙΑ, ΙΒ, ή/και JAR-26, κοινοποιείται στην Αρχή και γίνεται αποδεκτή από αυτή.

(2) Πλήρης μίσθωση (Wet lease-in)

(i) Ο αερομεταφορέας του JAA δεν μισθώνει πλήρως (wet lease-in) ελικόπτερο, για περισσότερο από τρεις (3) συνεχείς μήνες εντός χρονικού διαστήματος δώδεκα (12) συνεχών μηνών, από νομικό πρόσωπο που δεν είναι αερομεταφορέας του JAA, χωρίς την έγκριση της Αρχής.

(ii) Αναφορικά με τα ελικόπτερα που μισθώνονται πλήρως (wet lease-in), ο αερομεταφορέας του JAA εξασφαλίζει ότι:

(Α) Τα πρότυπα ασφαλείας του εκμισθωτή, όσον αφορά τη τεχνική συντήρηση και την πτητική λειτουργία, είναι αντίστοιχα με εκείνα των Απαιτήσεων του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JARs).

(Β) Ο εκμισθωτής είναι αερομεταφορέας που κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος που έχει προσχωρήσει στη Σύμβαση του Σικάγου.

(Γ) Το ελικόπτερο διαθέτει το επίσημο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας (CoA), το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα 8 της Σύμβασης του Σικάγου. Επίσημα πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας που έχουν εκδοθεί από μία χώρα μέλος του JAA, διαφορετική από τη χώρα που είναι υπεύθυνη για τη έκδοση του πιστοποιητικού του αερομεταφορέα, γίνονται δεκτά όταν έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το JAR-21, και

(Δ) Συμμορφώνονται προς κάθε όρο του JAA που έχει εφαρμοσθεί από την Αρχή του μισθωτή.

(3) Εκμίσθωση υπό όρους (Dry lease-out)

(i) Οποιοσδήποτε αερομεταφορέας του JAA μπορεί να εκμισθώνει υπό όρους (dry lease-out) ελικόπτερο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα κράτους που έχει προσχωρήσει στη Συμβαση του Σικάγου, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

(Α) Η Αρχή έχει εξαιρέσει τον αερομεταφορέα από τις σχετικές διατάξεις του παρόντος και, μετά την γραπτή ανάληψη από την αλλοδαπή ρυθμιστική Αρχή της ευθύνης για την επίβλεψη της τεχνικής συντήρησης και της πτητικής λειτουργίας του(των) ελικοπτέρου(-ων), έχει αφαιρέσει το ελικόπτερο από το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του, και

(Β) Το ελικόπτερο συντηρείται σύμφωνα με εγκεκριμένο πρόγραμμα τεχνικής συντήρησης.

(4) Πλήρης εκμίσθωση (Wet lease-out) Ο αερομεταφορέας του JAA που παρέχει ελικόπτερο και πλήρες πλήρωμα σε άλλο νομικό πρόσωπο και διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο Τμήμα Γ του παρόντος, παραμένει ο εκμεταλλευόμενος (αερομεταφορέας) το ελικόπτερο.

(δ) Μίσθωση Ελικοπτέρου με μικρή ειδοποίηση. Στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας του JAA αντιμετωπίζει μια άμεση, επείγουσα και απρόβλεπτη ανάγκη για αντικατάσταση ενός ελικοπτέρου, η έγκριση που απαιτείται με βάση την παράγραφο (γ)(2)(i) παραπάνω, μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει δοθεί, εξασφαλίζοντας ότι :

(1) Ο εκμισθωτής είναι αερομεταφορέας που κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος που έχει συνυπογράψει τη Σύμβαση του Σικάγου, και

(2) Η περίοδος της μίσθωσης δεν υπερβαίνει τις δεκατέσσερις (14) συνεχείς ημέρες, και

(3) Η Αρχή ενημερώνεται άμεσα για την χρήση της δυνατότητας που παρέχει η παρούσα διάταξη.

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(γ)
Περιορισμοί στο Εγχειρίδιο Πτήσης Ελικοπτέρου

(α) Όσον αφορά τα ελικόπτερα που έχουν πιστοποιηθεί στην Κατηγορία Α, επιτρέπεται η στιγμιαία πτήση εντός του φακέλου πτήσης ταχύτητας - ύψους (height velocity envelope) κατά τη διάρκεια των φάσεων απογείωσης και προσγείωσης από και προς εξέδρα ελικοδρομίου ή ανυψωμένου ελικοδρομίου, όταν το ελικόπτερο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) JAR-OPS 3.517, ή

(2) Υποπαράγραφος (γ)(2)(i) του Παραρτήματος 1 του JAR-OPS 3.005(δ), ή

(3) Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(ε),

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(δ)
Υπηρεσία παροχής Επείγουσας Ιατρικής Βοήθειας
με ελικόπτερο (HEMS)

(Βλέπε ACJ Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.005(d))

Σημείωση : Η Αρχή έχει την εξουσιοδότηση να αποφασίσει ποία εκμετάλλευση είναι πτητική λειτουργία HEMS με την έννοια του παρόντος παραρτήματος

(α) Ορολογία

(1) D. Η μεγαλύτερη διάσταση του ελικοπτέρου όταν περιστρέφονται τα στροφεία του.

(2) Προσωπικό εδάφους που παρέχει υπηρεσίες επείγουσας ανάγκης. Κάθε πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες επείγουσας ανάγκης στο έδαφος (όπως αστυνομικοί, πυροσβέστες κλπ) και το οποίο σχετίζεται με τη παροχή Επείγουσας Ιατρικής Βοήθειας με ελικόπτερο (HEMS) και του οποίου τα καθήκοντα, σε οιαδήποτε έκταση, σχετίζονται, με τις πτητικές λειτουργίες του ελικοπτέρου.

(3) Μέλος πληρώματος HEMS. Πρόσωπο το οποίο έχει διατεθεί σε μία πτήση HEMS με σκοπό την παρακολούθηση προσώπου που χρειάζεται ιατρική βοήθεια, μεταφερόμενο με το ελικόπτερο και βοηθάει το πιλότο κατά την διάρκεια αυτής της αποστολής. Το πρόσωπο εκπαίδευεται όπως αναφέρεται λεπτομερώς στην υποπαράγραφο (ε)(2) παρακάτω.

(4) Πτήση HEMS. Πτήση ελικοπτέρου η οποία εκτελείται με έγκριση HEMS, της οποίας ο σκοπός είναι να προσφέρει επείγουσα ιατρική βοήθεια, όπου η άμεση και γρήγορη μεταφορά είναι απαραίτητη, μεταφέροντας:

(i) Ιατρικό προσωπικό, ή

(ii) Ιατρικά εφόδια (εξοπλισμό, αίμα, όργανα, φάρμακα), ή

(iii) Ασθενείς ή τραυματίες και άλλα σχετιζόμενα με αυτούς άτομα.

(5) Επιχειρησιακή Βάση HEMS: Ελικοδρόμιο στο οποίο τα μέλη πληρώματος HEMS και το ελικόπτερο HEMS μπορούν να βρίσκεται σε επιφυλακή (stand-by) για πτητική λειτουργία HEMS.

(6) Τοποθεσία επιχειρήσεων HEMS: Τοποθεσία επιλεγμένη από τον κυβερνήτη κατά την διάρκεια μίας πτήσης HEMS για προσγείωση και απογείωση (βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (7)).

(7) Ιατρικός επιβάτης: Άτομο που διαθέτει ιατρικές γνώσεις και το οποίο επιβαίνει στο ελικόπτερο κατά τη διάρκεια πτήσης ιατρικής υπηρεσίας εκτάκτου ανάγκης με ελικόπτερο (HEMS), συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των ιατρών, των νοσοκόμων και των ατόμων παραϊατρικών ειδικοτήτων. Το εν λόγω άτομο ενημερώνεται σχετικά με την πτήση, όπως ορίζεται λεπτομερώς στην υποπαράγραφο (ε)(3), κατωτέρω.

(β) Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης (ΟΜ). Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνει συμπλήρωμα που αναφέρεται ειδικά σε πτητικές λειτουργίες HEMS. Τα σχετικά τμήματα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης γνωστοποιούνται στους οργανισμούς στους οποίους παρέχεται HEMS. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(d) υποπαράγραφος (b))

(γ) Απαιτήσεις πτητικής λειτουργίας

(1) Το ελικόπτερο. Πτητικές λειτουργίες επιδόσεων κλάσης 3 δεν εκτελούνται πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον.

(2) Απαιτήσεις επιδόσεων

(i) Απογείωση και προσγείωση - ελικόπτερα με MTOM 5700Kgr ή λιγότερο.

(A) Ελικόπτερα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες προς και από ελικοδρόμιο σε νοσοκομείο το οποίο ευρίσκεται σε αφιλόξενο περιβάλλον, οι πτητικές λειτουργίες πραγματοποιούνται με βάση το Τμήμα Ζ (Επιδόσεων κλάσης 1). Ελικόπτερα των οποίων το Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας (CoA) πρωτοεκδόθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2000, εξαιρούνται από :

(A1) Τους όρους του JAR-OPS 3.490(α)(3)(i),

(A2) Τον όρο αποφυγής των εμποδίων στο υπερυψωμένο ελικοδρόμιο, που καθορίζει το JAR-OPS 3.490(α)(3)(ii),

(A3) Τον όρο αποφυγής των εμποδίων στο υπερυψωμένο ελικοδρόμιο, που καθορίζει το JAR-OPS 3.510(α)(3)(i), και

(A4) Τους όρους του JAR-OPS 3.510(α)(3)(ii),

μέχρι την 31 Δεκεμβρίου 2004, με την προϋπόθεση ότι ο αερομεταφορέας έχει σχετική έγκριση από την Αρχή (Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.517(α), υποπαράγραφοι (α)(2)(ii) και (v), (β)(2) και (β)(5).

(B) Ελικόπτερα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες προς και από τοποθεσία επιχειρήσεων HEMS που βρίσκεται σε αφιλόξενο περιβάλλον, πρέπει στο βαθμό που είναι δυνατόν να ενεργούν με βάση τα αναφερόμενα στο Τμήμα Ζ (Επιδόσεων κλάσης 1). Ο κυβερνήτης καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να ελαχιστοποιήσει την περίοδο έκθεσης σε κίνδυνο των επιβαινόντων στο ελικόπτερο και των ατόμων που βρίσκονται στο έδαφος στην περίπτωση βλάβης της μονάδος ισχύος. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (c)(2)(i)(B)).

(Γ) Η τοποθεσία επιχειρήσεων HEMS πρέπει να είναι αρκετά μεγάλη για να εξασφαλίζεται η ικανοποιητική απελευθέρωση από όλα τα εμπόδια. Για νυκτερινές πτητικές λειτουργίες η τοποθεσία πρέπει να φωτίζεται (από το έδαφος ή το ελικόπτερο) ώστε να παρέχεται η δυνατότητα προσδιορισμού της τοποθεσίας και των εμποδίων. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (c)(2)(i)(C)).

(Δ) Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνει οδηγίες σχετικά με τις διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης σε μη χωροθετημένες εκ των προτέρων τοποθεσίες επιχειρήσεων HEMS.

(ii) Απογείωση και προσγείωση - ελικόπτερα με MTOM που υπερβαίνει τα 5700 Kgr. Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες HEMS υπάγονται στις ρυθμίσεις Επιδόσεων κλάσης 1.

(3) Το πλήρωμα. Μολονότι οι απαιτήσεις περιγράφονται στο Τμήμα ΙΔ, τα επόμενα εφαρμόζονται στις πτητικές λειτουργίες HEMS :

(i) Επιλογή. Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιέχει κριτήρια για την επιλογή των μελών του πληρώματος πτήσης που εκτελούν καθήκοντα στο πλαίσιο πτητικών λειτουργιών HEMS, λαμβάνοντας υπόψη και προηγούμενη εμπειρία.

(ii) Εμπειρία. Το ελάχιστο επίπεδο εμπειρίας που απαιτείται για κυβερνήτες που εκτελούν πτήσεις HEMS είναι :

(A) Είτε :

(Α1) 1000 ώρες ως κυβερνήτης (PIC) σε αεροσκάφη από τις οποίες οι 500 ώρες ως κυβερνήτης (PIC) σε ελικόπτερα, είτε

(Α2) 1000 ώρες ως συγκυβερνήτης σε πτητικές λειτουργίες HEMS από τις οποίες 500 ώρες σαν κυβερνήτες υπό επίβλεψη (PICUS) και 100 ώρες ως κυβερνήτης (PIC) σε ελικόπτερα.

(Β) 500 ώρες πτητικής εμπειρίας σε ελικόπτερα η οποία έχει αποκτηθεί σε επιχειρησιακό περιβάλλον παρόμοιο με αυτό της προτιθέμενης πτητικής λειτουργίας. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(d) υποπαράγραφο (c)(3)(ii)(B)),

(Γ) Για χειριστές που απασχολούνται σε νυκτερινές πτήσεις, απαιτούνται 20 ώρες πτήσης σε συνθήκες VMC την νύκτα ως κυβερνήτης (PIC), και

(Δ) Επιτυχής συμπλήρωση της εκπαίδευσης σύμφωνα με τη υποπαράγραφο (ε) του παρόντος προσαρτήματος.

(iii) Διάθεση. Οι χειριστές που εκτελούν πτητικές λειτουργίες HEMS πρέπει να έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 30 λεπτά πτήσης σε ελικόπτερο με μόνη αναφορά στα όργανα ή σε εγκεκριμένη συνθετική εκπαιδευτική συσκευή κατά την διάρκεια των τελευταίων 6 μηνών. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(d) υποπαράγραφο (c)(3)(iii))

(iv) Σύνθεση πληρώματος (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(d) υποπαράγραφο (c)(3)(iv))

(Α) Ημερήσια πτήση. Το ελάχιστο πλήρωμα κατά την διάρκεια της ημέρας πρέπει να είναι ένας χειριστής και ένα μέλος πληρώματος HEMS. Αυτό μπορεί να μειωθεί σε έναν χειριστή μόνο σε εξαιρετικές περιστάσεις.

(Β) Νυκτερινή πτήση. Το ελάχιστο πλήρωμα κατά την διάρκεια της νύκτας πρέπει να είναι δύο χειριστές. Ωστόσο, ένας χειριστής και ένα μέλος πληρώματος HEMS μπορεί να χρησιμοποιηθούν σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές καθορισμένες από τον αερομεταφορέα στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, σύμφωνα με τους όρους της Αρχής, λαμβάνοντας υπόψη τα παρακάτω:

(Β1) Επαρκή σημεία αναφοράς στο έδαφος,

(Β2) Σύστημα παρακολούθησης της πτήσης κατά την διάρκεια της αποστολής HEMS (Βλέπε AMC στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(δ), υποπαράγραφος (γ)(3)(iv)(B)(B2).)

(Β3) Αξιοπιστία των παρεχομένων υπηρεσιών αναφοράς καιρού.

(Β4) Εγχειρίδιο Ελάχιστου Εξοπλισμού HEMS.

(Β5) Διατήρηση της ομοιογένειας του πληρώματος.

(Β6) Ελάχιστα πιστοποιήσεων πληρώματος, αρχική και επαναληπτική εκπαίδευση.

(Β7) Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας συμπεριλαμβανομένου και του συντονισμού του πληρώματος.

(Β8) Μετεωρολογικά ελάχιστα.

(Β9) Συμπληρωματική προσεκτική μελέτη εξ αιτίας των ειδικών τοπικών συνθηκών.

(4) Ελάχιστα πτητικής λειτουργίας HEMS.

(i) Πτητική λειτουργία Επιδόσεων κλάσεων 1 και 2. Τα μετεωρολογικά ελάχιστα κατά τις φάσεις αναχώρησης και διαδρομής μίας πτήσης HEMS αναφέρονται στον παρακάτω πίνακα. Εάν κατά την διάρκεια της διαδρομής οι μετεωρολογικές συνθήκες επιδεινωθούν σε σχέση με τα συγκεκριμένα ελάχιστα της βάσης νεφών ή ορατότητας, που αναφέρονται στον παρακάτω πίνακα, τα ελικόπτερα που είναι ικανά μόνο για VMC ματαιώνουν την πτήση ή επιστρέφουν στην βάση τους. Τα ελικόπτερα που είναι εφοδιασμένα και πιστοποιημένα για πτητικές λειτουργίες IMC μπορούν να ματαιώσουν την πτήση ή να επιστρέψουν στην βάση ή να μετατρέψουν την πτήσης τους σε πτήση IFR, εξασφαλίζοντας ότι το πλήρωμα πτήσης είναι κατάλληλα πιστοποιημένο.

Πίνακας 1 - Ελάχιστα Πτητικής Λειτουργίας HEMS

2 Χειριστές		1 Χειριστής	
	Ημέρα		
Βάση Νεφών	Ορατότητα	Βάση Νεφών	Ορατότητα
500 πόδια και πάνω	(Βλέπε JAR-) OPS 3.465	500 πόδια και πάνω	(Βλέπε JAR-) OPS 3.465
499 - 400 πόδια	1000 μ (Σημ. 1)	499 - 400 πόδια	2000 μ
399 - 300 πόδια	2000 μ	399 - 300 πόδια	3000 μ
	Νύκτα		
1200 πόδια (Σημ. 2)	2500 μ	1200 πόδια (Σημ. 2)	3000 μ

Σημείωση 1: Η ορατότητα μπορεί να μειωθεί στα 800 μέτρα για μικρά χρονικά διαστήματα όταν υπάρχει οπτική επαφή με το έδαφος ενώ το ελικόπτερο κινείται με ταχύτητα που θα δώσει την χρονική δυνατότητα να παρατηρήσει οιοδήποτε εμπόδιο και να αποφύγει την σύγκρουση. (Βλέπε ACJ OPS 3.465.)

Σημείωση 2: Η βάση νεφών μπορεί να μειωθεί στα 1000 πόδια για μικρά χρονικά διαστήματα

(ii) Πτητική λειτουργία Επιδόσεων κλάσης 3. Τα μετεωρολογικά ελάχιστα κατά τις φάσεις αναχώρησης και διαδρομής μίας πτήσης HEMS πρέπει να είναι η βάση των νεφών 600 πόδια και η ορατότητα 1500 μ. Η ορατότητα μπορεί να μειωθεί στα 800 μέτρα για μικρά χρονικά διαστήματα όταν υπάρχει οπτική επαφή με το έδαφος ενώ το ελικόπτερο κινείται με ταχύτητα που του δίνει την χρονική δυνατότητα να παρατηρήσει οιοδήποτε εμπόδιο και να αποφύγει την σύγκρουση. (Βλέπε ACJ OPS 3.465.)

(δ) Επιπρόσθετες Απαιτήσεις

(1) Ιατρικός εξοπλισμός ελικοπτέρου

(i) Η τοποθέτηση σε όλα τα ελικόπτερα ιατρικού εξοπλισμού και, όπου θεωρηθεί απαραίτητο, η λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένων και τυχόν μελλοντικών τροποποιήσεων εγκρίνονται από την Αρχή.

(ii) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι έχουν θεσπισθεί διαδικασίες για την χρήση του φορητού εξοπλισμού εντόςτου ελικοπτέρου.

(2) Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας ελικοπτέρου. Ελικόπτερα τα οποία εκτελούν πτήσεις HEMS είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό επικοινωνίας, συμπληρωματικό εκείνου που αναφέρεται στο Τμήμα ΙΒ του παρόντος, ικανό να εκτελεί αμφίδρομη επικοινωνία με τον οργανισμό για τον οποίο εκτελείται το HEMS και, όπου είναι εφικτό, να επικοινωνεί με το προσωπικό εδάφους των υπηρεσιών επείγουσας ανάγκης. Ο εν λόγω συμπληρω-

ματικός εξοπλισμός χρειάζεται έγκριση πτητικής ικανότητας.

(3) Εγκαταστάσεις βάσης πτητικών λειτουργιών HEMS.

(i) Εάν μέλη πληρώματος απαιτείται να βρίσκονται σε επιφυλακή με χρόνο ετοιμότητας λιγότερο από 45 λεπτά, πρέπει να εξασφαλίζονται κατάλληλα καταλύματα διαμονής πλησίον σε κάθε βάση.

(ii) Σε κάθε βάση εξασφαλίζεται εξοπλισμός ώστε οι χειριστές να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικές με τον ισχύοντα και τον προβλεπόμενο καιρό. Επίσης εξασφαλίζεται η ικανοποιητική επικοινωνία με τις κατάλληλες μονάδες εξυπηρέτησης εναερίου κυκλοφορίας. Ικανοποιητικές εγκαταστάσεις παρέχονται για τον σχεδιασμό όλων των αποστολών.

(4) Ανεφοδιασμός με επιβάτες εντόςτου ελικοπτέρου. Όταν ο υπεύθυνος κυβερνήτης θεωρήσει ότι ο ανεφοδιασμός ενόσω υπάρχουν επιβάτες εντός του ελικοπτέρου είναι αναγκαίος, αυτό μπορεί να γίνει είτε με τα στροφεία ακινητοποιημένα ή με περιστρεφόμενα στροφεία εξασφαλίζοντας ότι ικανοποιούνται οι επόμενες απαιτήσεις:

(i) Πόρτα(ες) από την πλευρά ανεφοδιασμού του ελικοπτέρου παραμένουν κλειστές,

(ii) Πόρτα(ες) από την πλευρά του ελικοπτέρου που δεν γίνεται ανεφοδιασμός παραμένουν ανοικτές, εφόσον το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες.

(iii) Εξοπλισμοί αντιμετώπισης φωτιάς, αντιστοίχου κλίμακας, είναι τοποθετημένοι ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμοι σε περίπτωση φωτιάς.

(iv) Ικανοποιητικός αριθμός προσωπικού είναι άμεσα διαθέσιμός για να απομακρύνει ασθενείς σε ασφαλή απόσταση από το ελικόπτερο, σε περίπτωση φωτιάς.

(ε) Εκπαίδευση και Έλεγχος

(1) Μέλη πληρώματος πτήσης

(i) Εκπαίδευση όπως αναφέρεται στο Τμήμα ΙΔ του παρόντος με τα επόμενα επιπλέον θέματα :

(Α) Εκπαίδευση στην μετεωρολογία που επικεντρώνεται στην κατανόηση και επεξήγηση των διαθέσιμων μετεωρολογικών πληροφοριών,

(Β) Προετοιμασία του ελικοπτέρου και του ειδικού ιατρικού εξοπλισμού για την επικείμενη αναχώρηση HEMS,

(Γ) Πρακτική εξάσκηση στις αναχωρήσεις HEMS,

(Δ) Εκτίμηση από αέρος της καταλληλότητας της τοποθεσίας επιχειρήσεων HEMS,

(Ε) Επιπτώσεις που μπορεί να έχει η αερομεταφορά στην υγεία του ασθενούς.

(ii) Έλεγχος όπως αναφέρεται στο Τμήμα ΙΔ του παρόντος με επιπλέον τα επόμενα θέματα :

(Α) VMC περιοδικός έλεγχος ικανότητας ημέρας ή/και νύκτας ανάλογα, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών πτήσης, προσγείωσης και απογείωσης που ενδέχεται να προκύψουν στις τοποθεσίες επιχειρήσεων HEMS.

(Β) Έλεγχο γραμμής με ειδική αναφορά στα παρακάτω:

(Β1) Τοπική μετεωρολογία της περιοχής,

(Β2) Σχεδιασμός πτήσεων HEMS,

(Β3) Αναχωρήσεις HEMS,

(Β4) Επιλογή από αέρος τοποθεσιών επιχειρήσεων HEMS,

(Β5) Πτήση σε χαμηλά επίπεδα υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες, και

(Β6) Εξοικείωση με τις υπάρχουσες τοποθεσίες επιχειρήσεων HEMS στην εγκεκριμένη τοπική περιοχή του αερομεταφορέα.

(2) Μέλη πληρώματος HEMS. Τα μέλη πληρώματος HEMS εκπαιδεύονται σύμφωνα με τους όρους του Τμήματος ΙΕ του παρόντος καθώς και στα παρακάτω αναφερόμενα αντικείμενα :

(i) Καθήκοντα σχετικά με το ρόλο των HEMS,

(ii) Ναυτιλία (ανάγνωση χάρτη, αρχές και χρήση ραδιοβοηθημάτων),

(iii) Λειτουργία του εξοπλισμού επικοινωνίας,

(iv) Χρήση του ιατρικού εξοπλισμού εντός του ελικοπτέρου,

(v) Προετοιμασία του ελικοπτέρου και του ειδικού ιατρικού εξοπλισμού για την επικείμενη αναχώρηση HEMS,

(vi) Ανάγνωση ενδείξεων οργάνων, προειδοποιήσεων, χρήση των καταλόγων ενεργειών υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες εκτάκτου ανάγκης με σκοπό την βοήθεια του χειριστή εφόσον απαιτείται,

(vii) Βασική κατανόηση του τύπου του ελικοπτέρου σε σχέση με την θέση και τον σχεδιασμό των συστημάτων και εξοπλισμού σε κανονικές και επείγουσας ανάγκης συνθήκες,

(viii) Συντονισμός πληρώματος,

(ix) Πρακτική εκπαίδευση στις κλήσεις HEMS,

(x) Χειρισμό ανεφοδιασμού καυσίμου και ανεφοδιασμό καυσίμου με τα στροφεία να περιστρέφονται,

(xi) Επιλογή και χρήση των τοποθεσιών επιχειρήσεων HEMS,

(xii) Τεχνικές για τον χειρισμό ασθενών, συνέπειες της εναέριας διακομιδής στην υγεία και ορισμένες γνώσεις για την εισαγωγή επειγόντων περιστατικών σε νοσοκομείο,

(xiii) Σήματα καθοδήγησης από προσωπικό εδάφους,

(xiv) Πτητικές λειτουργίες με αναρτημένο φορτίο, ανάλογα με την περίπτωση,

(xv) Πτητικές λειτουργίες με χρήση βαρούλκο, ανάλογα με την περίπτωση,

(xvi) Τους κινδύνους από τα περιστρεφόμενα στροφεία των ελικοπτέρων για τους ίδιους και τους άλλους, συμπεριλαμβανομένων των κινδύνων κατά την επιβίβαση των ασθενών,

(xvii) Η χρήση του συστήματος ενδοεπικοινωνίας του ελικοπτέρου.

(3) Ιατρικοί επιβάτες. Πριν από την οποιαδήποτε πτήση HEMS ή σειρά πτήσεων HEMS, οι ιατρικοί επιβάτες ενημερωνόνται για τα παρακάτω:

(i) Εξοικείωση με τον(τους) τύπο(ους) ελικοπτέρου(ων) που χρησιμοποιούν,

(ii) Είσοδο και έξοδο υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες επείγουσας ανάγκης, για τους ίδιους και για τον ασθενή,

(iii) Χρήση του σχετικού ειδικού ιατρικού εξοπλισμού εντόςτου ελικοπτέρου,

(iv) Ανάγκη της έγκρισης από τον κυβερνήτη για την χρήση του εξειδικευμένου εξοπλισμού,

(v) Μέθοδο επίβλεψης του λοιπού ιατρικού προσωπικού,

(vi) Χρήση του συστήματος ενδοεπικοινωνίας του ελικοπτέρου, και

(vii) Θέση και χρήση των πυροσβεστήρων εντόςτου ελικοπτέρου.

(4) Προσωπικό εδάφους υπηρεσίας επείγουσας ανάγκης. Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα δυνατά μέτρα

ώστε να εξασφαλίζεται ότι το προσωπικό εδάφους των υπηρεσιών επείγουσας ανάγκης είναι εξοικειωμένο με τα παρακάτω (βλέπε ΙΕΜ του Παραρτήματος 1 του JAR-OPS 3.005(δ), υποπαράγραφος (ε)(4)) :

(i) Διαδικασίες αμφίδρομης επικοινωνίας με ελικόπτερα,

(ii) Την επιλογή κατάλληλων τοποθεσιών επιχειρήσεων HEMS για πτήσεις HEMS,

(iii) Τις περιοχές φυσικού κινδύνου του ελικοπτέρου,

(iv) Τον έλεγχο του πλήθους σε σχέση με την πτητική λειτουργία ελικοπτέρου, και

(v) Την εκκένωση των επιβατών του ελικοπτέρου μετά από ένα ατύχημα.

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(ε)
Πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερο πάνω από ένα αφιλόξενο περιβάλλον το οποίο ευρίσκεται εκτός μία πυκνοκατοικημένης περιοχής

(Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(ε))

(α) Έγκριση. Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να εκτελέσει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με αυτό το Προσάρτημα πρέπει να έχει προηγουμένως την έγκριση της Αρχής η οποία εκδίδει το Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (AOC) και της Αρχής του κράτους στο οποίο προτίθεται να εκτελέσει τέτοιες πτητικές λειτουργίες. Η έγκριση αυτή καθορίζει :

(1) Τον τύπο του ελικοπτέρου, και

(2) Τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

(β) Εφαρμογή. Το Προσάρτημα αυτό εφαρμόζεται μόνο σε ελικόπτερα με στροβιλοκινητήρα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής όπου έχει επιβεβαιωθεί ότι οι περιορισμοί του ελικοπτέρου ή άλλες εύλογες αιτίες, αποκλείουν την χρήση των καταλλήλων κριτηρίων επιδόσεων.

(γ) Ευνοϊκή διάταξη για ελικόπτερα επιδόσεως κλάσης 2. Ελικόπτερα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες επιδόσεως κλάσης 2 πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής και με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών 9 ή λιγότερων, εξαιρούνται από τις παρακάτω απαιτήσεις του Τμήματος Η του παρόντος :

(1) JAR-OPS 3.520(α)(2)(i)(A), και

(2) JAR-OPS3.520(α)(2)(i)(B).

(δ) Ευνοϊκή διάταξη για ελικόπτερα επιδόσεως κλάσης 3. Ελικόπτερα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες επιδόσεως κλάσης 3 πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής και με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών 6 ή λιγότερων, εξαιρούνται από τους όρους του JAR-OPS 3.240(α)(5), εξασφαλίζοντας ότι ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με το Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3. 517(α), υποπαράγραφοι (α)(2)(ii) & (v).

(ε) Πτητική λειτουργία. Συγκεκριμένες διαδικασίες που ακολουθούνται στην περίπτωση βλάβης της μονάδος ισχύος κατά την απογείωση και προσγείωση καθιερώνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(ζ) Συμπληρωματικό οξυγόνο για ελικόπτερα χωρίς συμπίεση. Πτητικές λειτουργίες μπορεί να εκτελούνται με ελικόπτερα χωρίς συμπίεση σε ύψος πίεσης πάνω από 10.000 πόδια χωρίς την πρόβλεψη για εξοπλισμό συμπληρωματικού οξυγόνου ικανού να αποθηκεύσει και να διανέμει τις απαιτούμενες ποσότητες οξυγόνου, εξασφαλίζοντας ότι το απόλυτο ύψος θαλάμου δεν υπερβαίνει τα 10.000 πόδια για χρονική περίοδο πάνω από 30 λεπτά και ουδέποτε υπερβαίνει τα 13.000 πόδια ύψους πίεσης.

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(στ)
Πτητικές λειτουργίες για μικρά ελικόπτερα
(VFR ημέρα μόνο)

(α) Ορολογία

(1) Τοπικές πτητικές λειτουργίες: Πτήσεις οι οποίες εκτελούνται εντός μίας περιορισμένης και καθορισμένης γεωγραφικής περιοχής που είναι αποδεκτή από την Αρχή, και η οποία αρχίζει και τερματίζει στην ίδια τοποθεσία εντός της ίδιας ημέρας.

(β) Έγκριση. Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να εκτελέσει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με αυτό το Προσάρτημα πρέπει να έχει προηγουμένως την έγκριση της Αρχής η οποία εκδίδει το Πιστοποιητικό Αερομεταφορά (AOC). Η έγκριση αυτή καθορίζει :

(1) Τον τύπο του ελικοπτέρου,

(2) Τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, και

(3) Τους γεωγραφικούς περιορισμούς των τοπικών πτητικών λειτουργιών με την έννοια του παρόντος Προσαρτήματος (βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(στ) υποπαράγραφος (β)(3)).

(γ) Απαγορεύσεις. Απαγορεύονται οι παρακάτω δραστηριότητες :

(1) JAR-OPS 3.065 Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων.

(2) JAR-OPS 3.265 Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό φρούρηση.

(3) JAR-OPS 3.305 Ανεφοδιασμός /αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, ευρίσκονται στο ελικόπτερο ή αποβιβάζονται.

(4) JAR-OPS 3.335 Απαγορεύεται το κάπνισμα εντός του ελικοπτέρου.

(δ) Αποκλίσεις. Οι επόμενοι κανόνες υπόκεινται στις παρακάτω αποκλίσεις :

(1) JAR-OPS 3.100 Άδεια εισόδου στον θάλαμο διακυβέρνησης:

(i) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για την μεταφορά επιβατών σε θέση χειριστή, εφόσον έχει εφαρμογή.

(ii) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι:

(A) Η μεταφορά επιβατών στην θέση χειριστή δεν δημιουργεί περισπασμό ή/και παρέμβαση στην πτητική λειτουργία, και

(B) Ο επιβάτης που καταλαμβάνει μία θέση χειριστή πρέπει να εξοικειώνεται με τους σχετικούς περιορισμούς και τις διαδικασίες ασφάλειας.

(2) JAR-OPS 3.135 Συμπληρωματικές πληροφορίες και τυποποιημένα έντυπα που μεταφέρονται.

(i) Για τοπικές πτητικές λειτουργίες τα επόμενα έγγραφα δεν χρειάζεται να μεταφέρονται:

(A) JAR-OPS 3.135(α)(1)- Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

(B) JAR-OPS 3.135(α)(2)-Το τεχνικό μητρώο (εκτός αν απαιτείται για απόμακρες προσγειώσεις)

(Γ) JAR-OPS 3.135(α)(4)-Αγγελίες και αεροναυτικές πληροφορίες

(Δ) JAR-OPS 3.135(α)(5)-Μετεωρολογικές πληροφορίες

(Ε) JAR-OPS 3.135(α)(7)-Κοινοποίηση ειδικής κατηγορίας επιβατών, κλπ.

(ΣΤ)JAR-OPS 3.135(α)(8)-Κοινοποίηση ειδικών φορτίων, κλπ.

(ii) Για μη τοπικές πτητικές λειτουργίες:

(Α) JAR-OPS 3.135(α)(1)- Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Το σχέδιο πτήσης μπορεί να είναι σε απλούστερη μορφή, κατάλληλο για το είδος της εκτελούμενης πτητικής λειτουργίας εφόσον είναι αποδεκτό από την Αρχή.

(Β) JAR-OPS 3.135(α)(7)- Δεν απαιτείται κοινοποίηση ειδικής κατηγορίας επιβατών.

(3) JAR-OPS 3.140 Πληροφορίες που διατηρούνται στο έδαφος. Δεν χρειάζεται να διατηρούνται πληροφορίες στο έδαφος όταν άλλες μέθοδοι εγγραφών χρησιμοποιούνται.

(4) JAR-OPS 3.165 Μίσθωση. Εφαρμόζεται μόνο εφόσον υπάρχει έγγραφη συμφωνία μίσθωσης.

Σημείωση: Δεν θεωρείται μίσθωση η περίπτωση κατά την οποία η σύμβαση για την μεταφορά επιβατών μεταβιβασθεί σε άλλον αερομεταφορέα στον οποίο οι επιβάτες θα πληρώσουν τον ναύλο.

(5) JAR-OPS 3.215 Χρήση των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας. Δεν έχει εφαρμογή εκτός εάν υπαγορεύεται από τις απαιτήσεις για τον εναέριο χώρο και οι διακανονισμοί για την παροχή υπηρεσιών έρευνάς και διάσωσης είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

(6) JAR-OPS 3.220 Εξουσιοδότηση από τον αερομεταφορέα για την χρήση ελικοδρομίων. Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες πιστοποίησης των κυβερνητών του για την επιλογή των ελικοδρομίων και των τοποθεσιών προσγείωσης που είναι κατάλληλα για τον τύπο του ελικοπτέρου και το είδος της πτητικής λειτουργίας.

(7) JAR-OPS 3.255 Πολιτική καυσίμων: οι υποπαράγραφοι (β) μέχρι (δ) δεν εφαρμόζονται όταν η πολιτική καυσίμων που περιγράφεται στο JAR-OPS 3.255(α) εξασφαλίζει ότι, με το πέρας της πτήσης ή της σειράς των πτήσεων το υπολειπόμενο καύσιμο δεν είναι λιγότερο από την ποσότητα που απαιτείται για μία πτήση 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πτήσης (αυτό μπορεί να μειωθεί στα 20 λεπτά όταν η πτητική λειτουργία γίνεται σε περιοχή που παρέχει κατάλληλες τοποθεσίες για προληπτική προσγείωση). Η τελική ποσότητα εφεδρικών καυσίμων καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Λειτουργίας ώστε να είναι δυνατή η συμμόρφωση με το JAR-OPS 3.375(γ).

(8) JAR-OPS 3.280 Θέσεις επιβατών. Ο αερομεταφορέας δεν απαιτείται να καθιερώσει διαδικασίες.

Σημείωση: Ο σκοπός αυτής της παραγράφου επιτυγχάνεται από τον ίδιο τον κυβερνήτη με κοινή λογική. Το JAR-OPS 3.260 εφαρμόζεται και θεωρείται ότι εκφράζει την ανάγκη για έκδοση διαδικασιών.

(9) JAR-OPS 3.285 Ενημέρωση επιβατών.

(i) Υποπαράγραφος (α)(1) Οι επιβάτες ενημερώνονται προφορικά για θέματα ασφαλείας, μέρη ή το σύνολο της οποίας μπορεί να γίνει με οπτικοακουστική παρουσίαση, διαφορετικά η λειτουργία μπορεί να θεωρηθεί μη ασφαλής.

(10) JAR-OPS 3.290 Προετοιμασία πτήσης.

(i) Για τοπικές πτητικές λειτουργίες :

(Α) JAR-OPS 3.290(α) Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης δεν είναι απαραίτητο.

(ii) Για μη τοπικές πτητικές λειτουργίες :

(Α) JAR-OPS 3.290(α) Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης μπορεί να συμπληρωθεί σε απλούστερη μορφή, κατάλληλο για το είδος της εκτελούμενης πτητικής λειτουργίας.

(11) JAR-OPS 3.375 Διαχείριση του καυσίμου κατά την πτήση. Το Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.375 δεν χρειάζεται να εφαρμοστεί (βλέπε (δ)(14) παρακάτω).

(12) JAR-OPS3.385 Χρησιμοποίηση συμπληρωματικού οξυγόνου. Ύστερα από έγκριση της Αρχής, πτήσεις περιήγησης μικρού χρονικού διαστήματος μεταξύ 10.000 και 16.000 ποδιών μπορούν να εκτελεσθούν, χωρίς την χρησιμοποίηση συμπληρωματικού οξυγόνου, αλλά σύμφωνα με διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Σ' αυτές τις περιπτώσεις, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι επιβάτες έχουν πληροφορηθεί πριν από την αναχώρηση ότι συμπληρωματικό οξυγόνο δεν θα παρασχεθεί.)

(13) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.270 Αποθήκευση αποσκευών και φορτίων. Όπως αρμόζουν για το είδος της πτητικής λειτουργία και τον τύπο του ελικοπτέρου.

(14) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375 Διαχείριση του καυσίμου κατά την πτήση. Δεν έχει εφαρμογή.

(15) JAR-OPS 3.630 Γενική εισαγωγή. Όργανα και εξοπλισμός. Εναλλακτικός εξοπλισμός που δεν ικανοποιεί τα σε ισχύ πρότυπα των κοινών οδηγιών τεχνικών προδιαγραφών (Joint Technical Standard Orders, JTSO) αλλά ικανοποιεί τα πρότυπα ασφαλείας του αρχικού εξοπλισμού, δύναται να γίνει αποδεκτός από την Αρχή.

(16) JAR-OPS 3.775 Συμπληρωματικό οξυγόνο - Ελικόπτερα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα. Ύστερα από έγκριση της Αρχής, πτήσεις περιήγησης μικρού χρονικού διαστήματος μεταξύ 10.000 και 16.000 ποδιών μπορούν να εκτελεσθούν, χωρίς την χρησιμοποίηση συμπληρωματικού οξυγόνου, αλλά σύμφωνα με διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(17) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.775 Συμπληρωματικό οξυγόνο - Ελικόπτερα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα. Δεν έχει εφαρμογή, σύμφωνα με το (12) και (16) ανωτέρω.

(18) JAR-OPS 3.955(β) Αναβάθμιση σε Κυβερνήτη. Η Αρχή μπορεί να κάνει δεκτή μία ταχύρυθμη σειρά μαθημάτων σχετικά με το είδος της πτητικής λειτουργίας που πρόκειται να αναλάβει.

(19) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965 Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος. Ένα πρόγραμμα μαθημάτων σχετικό με το είδος της πτητικής λειτουργίας, μπορεί να γίνει αποδεκτό από την Αρχή.

(20) JAR-OPS 3.1060 Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Βλέπε (2)(i)(A) και (2)(ii)(A) παραπάνω.

(21) JAR-OPS 3.1070 Εγχειρίδιο συντήρησης αερομεταφορέα. Το εγχειρίδιο συντήρησης μπορεί να απλοποιηθεί ώστε να ανταποκρίνεται προς τις πτητικές λειτουργίες που πρόκειται να εκτελέσει ο αερομεταφορέας.

(22) JAR-OPS 3.1235 Απαιτήσεις ασφαλείας (Security). Έχει εφαρμογή μόνο όταν η πτητική λειτουργία γίνεται σε χώρα όπου το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας (security) εφαρμόζεται για την κάλυψη πτητικών λειτουργιών του παρόντος προσαρτήματος.

(23) JAR-OPS 3.1240 Πρόγραμμα εκπαίδευσης. Τα προγράμματα εκπαίδευσης είναι προσαρμοσμένα στο είδος πτητικής λειτουργίας που εκτελεί ο αερομεταφορέας. Ένα κατάλληλα δομημένο πρόγραμμα αυτοδιδασκαλίας μπορεί να γίνει αποδεκτό από την Αρχή.

(24) JAR-OPS 3.1250 Έντυπο ελέγχου διαδικασιών έρευνας ελικοπτέρου. Δεν απαιτείται σχετικό έντυπο.

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(ζ)
Τοπικές πτητικές λειτουργίες (VFR ημέρα μόνο)

(α) Έγκριση. Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να εκτελέσει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με αυτό το Προσάρτημα πρέπει να έχει προηγουμένως την έγκριση της Αρχής η οποία εκδίδει το Πιστοποιητικό Αερομεταφορά (AOC). Η έγκριση αυτή καθορίζει :

(1) Τον τύπο του ελικοπτέρου,

(2) Τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, και

(3) Τους γεωγραφικούς περιορισμούς των πτητικών λειτουργιών κατά την έννοια του παρόντος Προσαρτήματος (βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(στ) υποπαράγραφος (α)(3)).

(γ) Απαγορεύσεις. Απαγορεύονται οι παρακάτω δραστηριότητες :

(1) JAR-OPS 3.065 Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων.

(2) JAR-OPS 3.265 Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό φρούρηση.

(3) JAR-OPS 3.305 Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, ευρίσκονται στο ελικόπτερο ή αποβιβάζονται.

(4) JAR-OPS 3.335 Απαγορεύεται το κάπνισμα εντός του ελικοπτέρου.

(δ) Αποκλίσεις . Οι επόμενοι κανόνες υπόκεινται στις παρακάτω αποκλίσεις :

(1) JAR-OPS 3.135 Συμπληρωματικές πληροφορίες και τυποποιημένα έντυπα που πρέπει να μεταφέρονται.

(i) JAR-OPS 3.135(α)(1)- Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Το σχέδιο πτήσης μπορεί να είναι σε απλούστερη μορφή, κατάλληλο για το είδος της εκτελούμενης πτητικής λειτουργίας, εφόσον είναι αποδεκτό από την Αρχή.

(ii) JAR-OPS 3.135(α)(4)-Αγγελίες και αεροναυτικές πληροφορίες. Δεν απαιτούνται.

(iii) JAR-OPS 3.135(α)(5)-Μετεωρολογικές πληροφορίες. Δεν απαιτούνται

(iv) JAR-OPS 3.135(α)(7)-Κοινοποίηση ειδικής κατηγορίας επιβατών, κλπ. Δεν απαιτείται.

(v) JAR-OPS 3.135(α)(8)- Δεν απαιτείται κοινοποίηση ειδικών φορτίων, κλπ.

(2) JAR-OPS 3.140 Πληροφορίες που διατηρούνται στο έδαφος. Δεν χρειάζεται να διατηρούνται πληροφορίες στο έδαφος όταν άλλες μέθοδοι εγγραφών χρησιμοποιούνται.

(3) JAR-OPS 3.165 Μίσθωση. Έχει εφαρμογή μόνο όταν υπάρχει έγγραφη συμφωνία μίσθωσης.

Σημείωση: Δεν θεωρείται μίσθωση η περίπτωση κατά την οποία η σύμβαση για την μεταφορά επιβατών μεταβιβασθεί σε άλλον αερομεταφορέα στον οποίο οι επιβάτες θα πληρώσουν τον ναύλο.

(4) JAR-OPS 3.215 Χρήση των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας. Δεν έχει εφαρμογή εκτός εάν υπαγορεύεται από τις απαιτήσεις για τον εναέριο χώρο και οι διακανονισμοί για την παροχή υπηρεσιών έρευνάς και διάσωσης είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

(5) JAR-OPS 3.220 Εξουσιοδότηση από τον αερομεταφορέα για την χρήση ελικοδρομίων. Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες πιστοποίησης των κυβερνητών του για την επιλογή των ελικοδρομίων και των τοποθεσιών προσγείωσης που είναι κατάλληλα για τον τύπο του ελικοπτέρου και το είδος της πτητικής λειτουργίας.

(6) JAR-OPS 3.255 Πολιτική καυσίμων: οι υποπαράγραφοι (β) μέχρι (δ) δεν εφαρμόζονται όταν η πολιτική καυσίμων που περιγράφεται στο JAR-OPS 3.255(α) εξασφαλίζει ότι, με το πέρας της πτήσης ή της σειράς των πτήσεων το υπολειπόμενο καύσιμο δεν είναι λιγότερο από την ποσότητα που απαιτείται για μία πτήση 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πτήσης (αυτό μπορεί να μειωθεί στα 20 λεπτά όταν η πτητική λειτουργία γίνεται σε μία περιοχή που παρέχει κατάλληλες τοποθεσίες για προληπτική προσγείωση). Η τελική ποσότητα εφεδρικών καυσίμων καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Λειτουργίας ώστε να είναι δυνατή η συμμόρφωση με το JAR-OPS 3.375(γ).

(7) JAR-OPS 3.290(α). Βλέπε το (γ)(1)(i) ανωτέρω.

(8) JAR-OPS 3.375 Διαχείριση του καυσίμου κατά την πτήση. Το Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.375 δεν χρειάζεται να εφαρμοστεί. (βλέπε (γ)(10) παρακάτω.)

(9) JAR-OPS3.385 Χρησιμοποίηση συμπληρωματικού οξυγόνου. Ύστερα από έγκριση της Αρχής, πτήσεις περιήγησης μικρού χρονικού διαστήματος μεταξύ 10.000 και 16.000 ποδιών μπορούν να εκτελεσθούν, χωρίς την χρησιμοποίηση συμπληρωματικού οξυγόνου, αλλά σύμφωνα με διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Σ' αυτές τις περιπτώσεις, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι επιβάτες έχουν πληροφορηθεί πριν από την αναχώρηση ότι συμπληρωματικό οξυγόνο δεν θα παρασχεθεί.)

(10) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375 Διαχείριση του καυσίμου κατά την πτήση. Δεν έχει εφαρμογή.

(11) JAR-OPS 3.630 Γενική εισαγωγή. Όργανα και εξοπλισμός. Εναλλακτικός εξοπλισμός που δεν ικανοποιεί τα σε ισχύ πρότυπα των κοινών οδηγιών τεχνικών προδιαγραφών (Joint Technical Standard Orders, JTSO) αλλά ικανοποιεί τα πρότυπα ασφαλείας του αρχικού εξοπλισμού μπορεί να γίνει αποδεκτός από την Αρχή.

(12) JAR-OPS 3.775 Συμπληρωματικό οξυγόνο - Ελικόπτερα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα. Ύστερα από έγκριση της Αρχής, πτήσεις περιήγησης μικρού χρονικού διαστήματος μεταξύ 10.000 και 16.000 ποδιών μπορούν να εκτελεσθούν, χωρίς την χρησιμοποίηση συμπληρωματικού οξυγόνου, αλλά σύμφωνα με διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(13) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.775 Συμπληρωματικό οξυγόνο - Ελικόπτερα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα. Δεν έχει εφαρμογή, σύμφωνα με το (9) και (12) ανωτέρω.

(14) JAR-OPS 3.1060 Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Βλέπε (γ)(1)(i) παραπάνω.

(15) JAR-OPS 3.1235 Απαιτήσεις ασφαλείας (Security). Έχει εφαρμογή μόνο όταν η πτητική λειτουργία γίνεται σε χώρα όπου το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας (security) εφαρμόζεται για την κάλυψη πτητικών λειτουργιών του παρόντος προσαρτήματος.

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(η)
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου
με ανυψωτικό μηχανισμό
(Helicopter Hoist Operations, HHO)

Σημείωση : Η Αρχή έχει την εξουσιοδότηση να αποφασίζει ποία εκμετάλλευση είναι πτητική λειτουργία HHO κατά την έννοια του παρόντος Προσαρτήματος

(α) Ορολογία

(1) Πτήση ΗΗΟ. Πτήση με ελικόπτερο το οποίο εκτελεί εκμετάλλευση με έγκριση για ΗΗΟ, με σκοπό την διευκόλυνση της μεταφοράς προσώπων ή/και φορτίου δια μέσου ενός ανυψωτικού μηχανισμού σε ελικόπτερο.

(2) Μέλος πληρώματος ΗΗΟ. Μέλος πληρώματος το οποίο εκτελεί προσδιορισμένα καθήκοντα σχετικά με την λειτουργία του ανυψωτικού μηχανισμού.

(3) ΗΗΟ στην ανοικτή θάλασσα. Πτήση με ελικόπτερο το οποίο εκτελεί εγκεκριμένη πτητική λειτουργία για ΗΗΟ, με σκοπό την διευκόλυνση της μεταφοράς προσώπων ή/και φορτίου δια μέσου του ανυψωτικού μηχανισμού ενός ελικόπτερο από ή προς ένα πλωτό μέσο ή κατασκευή στην ανοικτή θάλασσα.

(4) Κύκλος ανύψωσης. Με σκοπό τον καθορισμό των προσόντων του πληρώματος σε αυτό το Προσάρτημα, κύκλος ανύψωσης είναι ο κύκλος καθόδου - ανόδου του άγκιστρου του ανυψωτικού μηχανισμού.

(5) Τοποθεσία ΗΗΟ. Συγκεκριμένη τοποθεσία στην οποίο ένα ελικόπτερο εκτελεί μία μεταφορά με ανυψωτικό μηχανισμό.

(6) Επιβάτης ΗΗΟ. Πρόσωπο που πρόκειται να μεταφερθεί με τον ανυψωτικό μηχανισμό ενός ελικοπτέρου.

(β) Εγχειρίδιο Πτητικής Λειτουργίας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνει ένα συμπλήρωμα (Προσάρτημα) το οποίο περιέχει θέματα ειδικά για ΗΗΟ. Ειδικότερα πρέπει να αναφέρεται στα παρακάτω:

(1) Κριτήρια επιδόσεων.

(2) Αν απαιτείται, τις συνθήκες κάτω από τις οποίες μπορεί να πραγματοποιηθεί μια πτητική λειτουργία ΗΗΟ στην ανοικτή θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων και των σχετικών ορίων στις κινήσεις των πλωτών μέσων και της ταχύτητας του ανέμου.

(3) Τους περιορισμούς λόγω καιρού για ΗΗΟ.

(4) Τα κριτήρια για το καθορισμό της ελαχίστης έκτασης μίας τοποθεσίας ΗΗΟ, που είναι κατάλληλα για την συγκεκριμένη εργασία.

(5) Τις διαδικασίες καθορισμού του ελάχιστου πληρώματος.

(6) Την μέθοδο με την οποία τα μέλη πληρώματος εγγράφουν τους κύκλους ανύψωσης.

Όταν απαιτείται, σχετικά τμήματα από το συμπλήρωμα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να δίδονται στον οργανισμό στον οποίο παρέχεται η πτητική λειτουργία ΗΗΟ.

(δ) Επιχειρησιακές απαιτήσεις.

(1) Το ελικόπτερο. Κατά την διάρκεια πτητικής λειτουργία ΗΗΟ, το ελικόπτερο πρέπει να είναι ικανό, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, με τον(τους) απομένοντα(ες) κινητήρα(ες) στα κατάλληλα δεδομένα ισχύος να μπορεί να διατηρηθεί στην αιώρηση χωρίς να θέσει σε κίνδυνο το(τα) πρόσωπο(α), φορτίο, τρίτα μέρη ή ιδιοκτησία. (Εκτός από την περίπτωση παροχής επείγουσας ιατρικής βοήθειας με ελικόπτερο και την χρήση ανυψωτικού μηχανισμού (HEMS ΗΗΟ) σε μία τοποθεσία HEMS, όπου οι απαιτήσεις δεν χρειάζεται να έχουν εφαρμογή.)

(2) Το πλήρωμα. Παρά τους όρους που αναφέρονται στο τμήμα ΙΕ του παρόντος, τα επόμενα εφαρμόζονται για πτητικές λειτουργίες ΗΗΟ:

(i) Επιλογή. Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιέχει κριτήρια για την επιλογή του ιπτάμενου προσωπικού για λειτουργίες ΗΗΟ, λαμβάνοντας υπόψη και την προηγούμενη εμπειρία.

(ii) Εμπειρία. Η ελάχιστη εμπειρία για κυβερνήτες οι οποίοι εκτελούν πτήσεις ΗΗΟ δεν πρέπει να είναι λιγότερη από:

(Α) Στην ανοικτή θάλασσα:

(Α1) 1000 ώρες ως κυβερνήτης (PIC) σε ελικόπτερα ή 1000 ώρες ως συγκυβερνήτης σε πτητικές λειτουργίες ΗΗΟ από τις οποίες 200 ώρες ως κυβερνήτης υπό επίβλεψη (PICUS), και

(Α2) 50 κύκλους ανύψωσης οι οποίοι έχουν εκτελεσθεί στην ανοικτή θάλασσα, εκ των οποίων οι 20 πρέπει να εκτελεσθούν την νύκτα, αν πρόκειται να εκτελεσθούν πτητικές λειτουργίες.

(Β) Στην ξηρά:

(Β1) 500 ώρες ως κυβερνήτης (PIC) σε ελικόπτερα ή 500 ώρες ως συγκυβερνήτης σε πτητικές λειτουργίες ΗΗΟ από τις οποίες 100 ώρες ως κυβερνήτης υπό επίβλεψη (PICUS),

(Β2) 200 ώρες επιχειρησιακή εμπειρία σε ελικόπτερα, οι οποίες έγιναν σε περιβάλλον παρόμοιο με την πτητική λειτουργία που προτίθεται να εκτελέσει. (ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(δ), υποπαράγραφος (γ)(1)(ii)(Β)), και

(Β3) 50 κύκλους ανύψωσης οι οποίοι έχουν εκτελεσθεί στην ανοικτή θάλασσα, εκ των οποίων οι 20 πρέπει να εκτελεσθούν την νύκτα αν πρόκειται να εκτελεσθούν τέτοιες πτητικές λειτουργίες.

(Γ) Επιτυχής περάτωση της εκπαίδευσης σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και σχετική εμπειρία στα ανατιθέμενα καθήκοντα και το περιβάλλον εντός του οποίου εκτελούνται οι πτητικές λειτουργίες ΗΗΟ.

(iii) Διάθεση. Οι χειριστές και τα μέλη πληρώματος που εκτελούν πτήσεις ΗΗΟ, πρέπει, εκτός από τους όρους του JAR-OPS 3.970(a), να έχουν συμπληρώσει τις τελευταίες 90 ημέρες τα παρακάτω:

(Α) Όταν η πτητική λειτουργία γίνεται κατά την διάρκεια της ημέρας: οιοσδήποτε συνδυασμός 3 ημερήσιων ή νυκτερινών κύκλων ανύψωσης, έκαστος των οποίων περιλαμβάνει μία μετάβαση προς και από την κατάσταση της αιώρησης.

(Β) Όταν η πτητική λειτουργία γίνεται κατά την διάρκεια της νύκτας: 3 νυκτερινούς κύκλους ανύψωσης, έκαστος των οποίων περιλαμβάνει μία μετάβαση προς και από την κατάσταση της αιώρησης.

(iv) Σύνθεση πληρώματος. Το ελάχιστο πλήρωμα για ημερήσιες ή νυκτερινές πτητικές λειτουργίες πρέπει να είναι αυτό που αναφέρεται στο συμπλήρωμα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης (σχετικό με την πτητική λειτουργία ΗΗΟ)και εξαρτάται από τον τύπο του ελικοπτέρου, τις καιρικές συνθήκες, το είδος της εργασίας, και επιπροσθέτως, για τις πτητικές λειτουργίες ΗΗΟ στην ανοικτή θάλασσα, το περιβάλλον της τοποθεσίας ΗΗΟ, την κατάσταση της θάλασσας και την κίνηση του πλωτού μέσου, αλλά σε καμία περίπτωση το πλήρωμα δεν μπορεί να είναι λιγότερο από ένα χειριστή και από ένα μέλος πληρώματος ΗΗΟ. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(η), υποπαράγραφος (δ)(2)(iv).)

(ε) Συμπληρωματικές απαιτήσεις.

(1) Εξοπλισμός ΗΗΟ. Η εγκατάσταση σ? όλα τα ελικόπτερα εξοπλισμού ΗΗΟ συμπεριλαμβανομένων οιωνδήποτε συμπληρωματικών τροποποιήσεων και, κατά περίπτωση, της λειτουργίας τους, πρέπει να έχει έγκριση πτητικής ικανότητας σχετικής με την προοριζόμενη λειτουργία. Βοηθητικός εξοπλισμός σχεδιάζεται και δοκιμάζεται με βάση τα ισχύοντα πρότυπα και να γίνει αποδεκτός από την Αρχή.

(2) Εξοπλισμός επικοινωνίας ελικοπτέρου. Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας συμπληρωματικός εκείνου που απαιτείται στο Τμήμα ΙΒ, απαιτεί έγκριση πτητικής ικανότητας. Στις παρακάτω περιπτώσεις απαιτείται αμφίδρομη επικοινωνία με τον οργανισμό στον οποίο παρέχεται η πτητική λειτουργία ΗΗΟ και, όπου είναι δυνατόν, με το προσωπικό εδάφους :

(i) Πτητικές λειτουργίες ημέρα και νύκτα στην ανοικτή θάλασσα, ή

(ii) Πτητικές λειτουργίες νύκτα στην ξηρά.

(στ) Εκπαίδευση και έλεγχος.

(1) Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης. Τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης εκπαιδεύονται στα επόμενα αντικείμενα:

(i) Εκπαίδευση του Τμήματος ΙΔ καθώς και στα επόμενα επιπρόσθετα θέματα:

(Α) Προσαρμογή και χρήση του ανυψωτικού μηχανισμού,

(Β) Προετοιμασία του ελικοπτέρου και του εξοπλισμού ανύψωσης για πτητικές λειτουργίες ΗΗΟ,

(Γ) Διαδικασίες ανύψωσης κανονικές και έκτακτης ανάγκης κατά την διάρκεια της ημέρας, και όπου απαιτείται, κατά την διάρκεια της νύκτας,

(Ε) Έννοια του συντονισμού του πληρώματος, συγκεκριμένα για πτητική λειτουργία ΗΗΟ, και

(ΣΤ) Κίνδυνοι από την εκκένωση στατικού ηλεκτρισμού.

(ii) Ελέγχους του Τμήματος ΙΔ, καθώς και τα επόμενα επιπρόσθετα θέματα:

(Α) Έλεγχοι πτητικής ικανότητας σχετικοί με τις ημερήσιες πτητικές λειτουργίες, οι οποίοι πρέπει επίσης να γίνονται και κατά την διάρκεια της νύκτας αν τέτοιες πτητικές λειτουργίες εκτελούνται από τον αερομεταφορέα. Οι έλεγχοι περιλαμβάνουν διαδικασίες οι οποίες είναι πιθανόν να χρησιμοποιηθούν σε τοποθεσίες ΗΗΟ με ειδική έμφαση στα:

(Α1) Μετεωρολογία της περιοχής,

(Α2) Σχεδιασμό πτήσης ΗΗΟ,

(Α3) Αναχωρήσεις ΗΗΟ,

(Α4) Μετάβαση προς και από την κατάσταση της αιώρησης σε τοποθεσία ΗΗΟ,

(Α5) Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας ΗΗΟ σε κανονικές συνθήκες και προσομοιωμένες συνθήκες έκτακτης ανάγκης, και

(Α6) Συντονισμό πληρώματος.

(2) Μέλη πληρώματος ΗΗΟ. Τα μέλη πληρώματος ΗΗΟ εκπαιδεύονται σύμφωνα με το Τμήμα ΙΕ του παρόντος καθώς και στα επόμενα επιπρόσθετα θέματα:

(i) Καθήκοντα σε πτητικές λειτουργίες ΗΗΟ,

(ii) Προσαρμογή και χρήση του ανυψωτικού μηχανισμού,

(iii) Λειτουργία του εξοπλισμού ανύψωσης,

(iv) Προετοιμασία του ελικοπτέρου και του ειδικού εξοπλισμού για πτητικές λειτουργίες ΗΗΟ,

(v) Διαδικασίες, κανονικές και εκτάκτου ανάγκης,

(vi) Έννοια του συντονισμού του πληρώματος, συγκεκριμένα για πτητική λειτουργία ΗΗΟ,

(vii) Λειτουργία της ενδοεπικοινωνίας και του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας,

(viii) Γνώση του εξοπλισμού εκτάκτου ανάγκης του ανυψωτικού μηχανισμού,

(ix) Τεχνικές για τον χειρισμό επιβατών ΗΗΟ,

(x) Επίδραση της κίνησης των προσώπων στο κέντρο βαρύτητας και μάζας κατά τις πτητικές λειτουργίες ΗΗΟ,

(xi) Επίδραση της κίνησης των προσώπων στις επιδόσεις κατά την διάρκεια κανονικών και εκτάκτου ανάγκης πτητικών συνθηκών,

(xii) Τεχνικές για την καθοδήγηση των χειριστών πάνω από τοποθεσία ΗΗΟ,

(xiii) Επίγνωση των συγκεκριμένων κινδύνων που σχετίζονται με το επιχειρησιακό περιβάλλον, και

(xiv) Κίνδυνοι από την εκκένωση στατικού ηλεκτρισμού.

(3) Επιβάτες ΗΗΟ. Πριν από κάθε πτήση ΗΗΟ ή σειρά πτήσεων, οι επιβάτες ΗΗΟ ενημερώνονται για τους κινδύνους από την εκκένωση στατικού ηλεκτρισμού καθώς και άλλων επικινδύνων καταστάσεων λόγω της πτητικής λειτουργίας ΗΗΟ.

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(θ)
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου από / προς τοποθεσία δημοσίου ενδιαφέροντος

(α) Έγκριση. Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να εκτελέσει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το παρόν Προσάρτημα λαμβάνει την έγκριση της Αρχής η οποία εκδίδει το Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (AOC) και της Αρχής της χώρας στην οποία σκοπεύει να εκτελέσει μία τέτοια πτητική λειτουργία. Η έγκριση αυτή καθορίζει :

(1) Την (τις) τοποθεσία(ες) δημοσίου ενδιαφέροντος,

(2) Τον τύπο του ελικοπτέρου, και

(3) Τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

(β) Ορολογία

(1) Τοποθεσία δημοσίου ενδιαφέροντος. Τοποθεσία στο έδαφος ή υπερυψωμένη, διαφορετική από μια επιχειρησιακή βάση HEMS ή επιχειρησιακή τοποθεσία HEMS, η οποία καθορίζεται από τον αερομεταφορέα και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για πτητικές λειτουργίες δημοσίου ενδιαφέροντος όπως, είναι οι πτητικές λειτουργίες HEMS και φάρων, χωρίς όμως να περιορίζονται μόνο σ' αυτές.

(γ) Εφαρμογή: Το Προσάρτημα αυτό εφαρμόζεται μόνο σε στροβιλοφόρα ελικόπτερα τα οποία επιχειρούν προς /από τοποθεσίες δημοσίου ενδιαφέροντος οι οποίες έχουν ιδρυθεί έξι μήνες μετά την εφαρμογή του παρόντος.

(δ) Αποκλίσεις για τις τοποθεσίες δημοσίου ενδιαφέροντος Ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών 6 ή λιγότερων, που εκτελούν πτητικές λειτουργίες προς / από μία τοποθεσία δημοσίου ενδιαφέροντος η οποία ευρίσκεται σ' ένα αφιλόξενο περιβάλλον, μπορούν να λειτουργούν σύμφωνα με το Τμήμα Η (Επίδοσης Κλάσης 2) και εξαιρούνται από τις επόμενες απαιτήσεις:

(1) JAR-OPS 3.520(α)(2), και

(2) JAR-OPS 3.535(α)(2).

μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2004, εφόσον έχει εξασφαλι-

σθεί ότι στον αερομεταφορέα έχει δοθεί η σχετική έγκριση από την Αρχή (Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.517(α) υποπαραγράφους (α)(2)(ii) & (v), (β)(2) και (β)(5)).

(ε) Πτητική λειτουργία. Διαδικασίες συγκεκριμένες για κάθε τοποθεσία καθιερώνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης από τον αερομεταφορέα, ώστε να ελαχιστοποιείται η χρονική περίοδος κατά την οποία θα μπορούσαν να τεθούν σε κίνδυνο οι επιβαίνοντες στο ελικόπτερο και τα πρόσωπα που βρίσκονται στο έδαφος, όταν υποστεί βλάβη η κρίσιμη μονάδα ισχύος κατά την διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης σε τοποθεσία δημοσίου ενδιαφέροντος. Το Μέρος Γ του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης περιέχει, για κάθε τοποθεσία δημοσίου ενδιαφέροντος, διάγραμμα ή φωτογραφίες με σχόλια όπου αποτυπώνονται οι κύριες όψεις, οι διαστάσεις και οιαδήποτε μη συμμόρφωση με τους όρους του Παραρτήματος 14 της Σύμβασης του Σικάγου, οι σημαντικοί κίνδυνοι και τα ενδεχόμενα εναλλακτικά σχέδια στην περίπτωση ενός συμβάντος.

ΤΜΗΜΑ Γ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ
ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ
JAR-OPS 3.175

Γενικοί κανόνες για την πιστοποίηση αερομεταφορέα

Σημ.1: Το Προσάρτημα 1 της παρούσης παραγράφου καθορίζει τα περιεχόμενα και τους όρους του πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

Σημ.2: Το Προσάρτημα 2 της παρούσης παραγράφου καθορίζει τους όρους διαχείρισης και οργάνωσης.

(α) Ο αερομεταφορέας δεν εκμεταλλεύεται ελικόπτερο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς διαφορετικούς από αυτούς που καθορίζονται και είναι σύμφωνοι με τους όρους και τις προϋποθέσεις του πιστοποιητικού αερομεταφορέα (Air Operator Certificate, AOC).

(β) Ο αιτών χορήγηση ή τροποποίηση AOC επιτρέπει στην Αρχή να εξετάσει όλες τις πτυχές ασφαλείας της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.

(γ) Ο αιτών χορήγηση AOC πρέπει να:

(1) Μην είναι κάτοχος AOC που έχει εκδοθεί από άλλη Αρχή, με την επιφύλαξη ότι αυτό εγκριθεί από τις εμπλεκόμενες ενδιαφερόμενες Αρχές,

(2) Έχει ως τόπο της κύριας εγκατάστασής του και, εφόσον υπάρχει, την έδρα της εταιρίας του στην Ελλάδα (βλέπε IEM OPS 3.175(c)(2)),

(3) Έχει καταχωρίσει τα ελικόπτερα που πρόκειται να εκμεταλλευτεί σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα στο Ελληνικό Νηολόγιο, και

(4) Έχει αποδείξει στην Αρχή ότι είναι σε θέσει να εκτελεί ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.

(δ) Χωρίς να παραβλέπεται η (γ)(3) παραπάνω, ένας αερομεταφορέας μπορεί, με κοινή συμφωνία της Αρχής που έχει εκδώσει το AOC του και άλλης Αρχής, να εκμεταλλευτεί ελικόπτερα καταχωρημένα στο εθνικό νηολόγιο της άλλης Αρχής.

(ε) Ο αερομεταφορέας επιτρέπει πρόσβαση της Αρχής στις υπηρεσίες και στα ελικόπτερά του και εξασφαλίζει ότι, όσο αφορά τη τεχνική συντήρηση, επιτρέπεται πρόσβαση σε οποιοδήποτε συνεργαζόμενο με αυτόν οργανισμό τεχνικής συντήρησης κατά JAR-145, προκειμένου να διαπιστωθεί η συνεχής συμμόρφωση με τον παρόντα Κανονισμό.

(στ) Το AOC τροποποιείται, αναστέλλεται ή ανακαλείται εφόσον η Αρχή δεν είναι πλέον πεπεισμένη ως προς τη δυνατότητα του αερομεταφορέα να εκτελεί ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.

(ζ) Ο αερομεταφορέας διαθέτει διοικητική οργάνωση η οποία επιτρέπει την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και επίβλεψης σε οιαδήποτε πτήση που εκτελείται σύμφωνα με τους όρους του AOC του. (Βλέπε Προσάρτημα 2 και IEM OPS 3.175.)

(η) Ο αερομεταφορέας ορίζει αρμόδιο Διευθυντή αποδεκτό από την Αρχή, ο οποίος είναι εξουσιοδοτημένος από την εταιρεία ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα χρηματοδότησης και εκτέλεσης όλων των πτητικών λειτουργιών και των δραστηριοτήτων τεχνικής συντήρησης, σύμφωνα με τα καθιερωμένα από την Αρχή πρότυπα.

(θ) Ο αερομεταφορέας ορίζει αρμόδιους διευθυντές, αποδεκτούς από την Αρχή, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για:

(1) Τις πτητικές λειτουργίες,

(2) Το σύστημα τεχνικής συντήρησης,

(3) Την εκπαίδευση των πληρωμάτων, και

(4) Τις λειτουργίες εδάφους.

(ι) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε πτήση εκτελείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(ια) Ο αερομεταφορέας διαμορφώνει κατάλληλες εγκαταστάσεις επίγειας εξυπηρέτησης προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής επίγεια εξυπηρέτηση των πτήσεων του.

(ιβ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα και τα πληρώματα του είναι ικανά, όπως απαιτείται για την περιοχή και το είδος της πτητικής λειτουργίας.

(ιγ) Ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τους όρους τεχνικής συντήρησης, σύμφωνα με το Τμήμα ΙΓ του παρόντος, για όλα τα ελικόπτερα των οποίων η πτητική λειτουργία εκτελείται βάση των όρων του AOC του.

(ιδ) Ο αερομεταφορέας χορηγεί στην Αρχή αντίγραφο του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, όπως καθορίζεται στο Τμήμα ΙΣΤ, και όλες τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις αυτού.

(ιε) Ο αερομεταφορέας διατηρεί στον τόπο της κύριας επιχειρησιακής του βάσης, τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις υποστήριξης πτητικής λειτουργίας, κατάλληλες για τη περιοχή και το είδος της πτητικής λειτουργίας.

JAR-OPS 3.180
Έκδοση, τροποποίηση και συνεχής ισχύς AOC

(α) Το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) χορηγείται σε αερομεταφορέα, τροποποιείται ή παραμένει έγκυρο μόνο εφόσον:

(1) Τα ελικόπτερα, που εκτελούν πτητική λειτουργία, διαθέτουν επίσημο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Παράρτημα (Annex) 8 του ICAO από κράτος μέλος του JAA. Πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος του JAA άλλο από το κράτος που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του AOC γίνεται δεκτό εφόσον έχει εκδοθεί σύμφωνα με το JAR-21.

(2) Το σύστημα τεχνικής συντήρησης έχει εγκριθεί από την Αρχή σύμφωνα με το Τμήμα ΙΓ, και

(3) Ο αερομεταφορέας έχει αποδείξει στην Αρχή ότι διαθέτει την ικανότητα:

(i) Να συγκροτεί και να διατηρεί επαρκή οργανωτική δομή,

(ii) Να συγκροτεί και να διατηρεί σύστημα ποιοτικού ελέγχου σύμφωνα με το JAR-OPS 3.035,

(iii) Να συμμορφώνεται με τα απαιτούμενα προγράμματα εκπαίδευσης,

(iv) Να συμμορφώνεται με τους όρους τεχνικής συντήρησης, οι οποίοι είναι σύμφωνοι με τη φύση και την έκταση των καθορισμένων πτητικών λειτουργιών, συμπεριλαμβανομένων των συναφών θεμάτων που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.175 (ζ) έως (ιε), και

(v) Να συμμορφώνεται με το JAR-OPS 3.175.

(β) Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του JAR-OPS 3.185(στ), ο αερομεταφορέας οφείλει να γνωστοποιεί στην Αρχή το συντομότερο δυνατό τυχόν αλλαγές στις πληροφορίες που υποβάλλονται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α), ανωτέρω.

(γ) Εάν η Αρχή δεν είναι ικανοποιημένη από την τήρηση των απαιτήσεων της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, μπορεί να ζητήσει την πραγματοποίηση μίας ή περισσοτέρων πτήσεων επίδειξης, οι οποίες εκτελούνται ως εάν επρόκειτο για πτήσεις δημόσιας αερομεταφοράς.

JAR-OPS 3.185
Διοικητικές απαιτήσεις

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες περιέχονται στην αρχική αίτηση χορήγησης AOC και, κατά περίπτωση, σε κάθε ενδεχόμενη τροποποίηση ή ανανέωση που ζητείται με αιτήση:

(1) Το επίσημο ονοματεπώνυμο και η εμπορική επωνυμία, η διεύθυνση και η διεύθυνση αλληλογραφίας του αιτούντος,

(2) Περιγραφή της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας,

(3) Περιγραφή της διοικητικής οργάνωσης,

(4) Το ονοματεπώνυμο του αρμόδιου διευθυντή,

(5) Το ονοματεπώνυμο των σημαντικότερων αρμόδιων διευθυντών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που φέρουν την ευθύνη για τις πτητικές λειτουργίες, για το σύστημα τεχνικής συντήρησης, την εκπαίδευση του πληρώματος και τις λειτουργίες εδάφους, συνοδευόμενο από τα προσόντα και την πείρα τους, και

(6) Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Όσο αφορά το σύστημα τεχνικής συντήρησης του αερομεταφορέα, οι ακόλουθες πληροφορίες περιλαμβάνονται στην αρχική αίτηση για χορήγηση AOC και, ανάλογα με την περίπτωση, για κάθε τροποποίηση ή ανανέωση που ζητείται με αίτηση, και για κάθε τύπο ελικοτέρου το οποίο πρόκειται να εκτελέσει πτητική λειτουργία (βλέπε IEM OPS 3.185(b)):

(1) Η έκθεση διαχείρισης τεχνικής συντήρησης του αερομεταφορέα (Maintenance Management Exposition, MME),

(2) Το(τα) πρόγραμμα(τα) τεχνικής συντήρησης του(ων) ελικοπτέρου(ων) του (Helicopter Maintenance Program)

(3) Το τεχνικό μητρώο του ελικοπτέρου (Technical Log),

(4) Κατά περίπτωση, η(οι) τεχνική(ες) προδιαγραφή(ές) της(των) σύμβασης(εων) τεχνικής συντήρησης που έχει(ουν) συναφθεί μεταξύ του αερομεταφορέα και οποιοδήποτε εγκεκριμένου κατά JAR-145 οργανισμού συντήρησης,

(5) Ο αριθμός των ελικοπτέρων.

(γ) Η αίτηση για την αρχική έκδοση AOC υποβάλλεται τουλάχιστον 90 ημέρες πριν από την ημερομηνία της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης το οποίο μπορεί να υποβληθεί σε μεταγενέστερο χρόνο, αλλά οπωσδήποτε εντός 60 ημερών πριν από την ημερομηνία της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.

(δ) Η αίτηση για τροποποίηση AOC υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, πριν από την προτιθέμενη ημερομηνία έναρξης της πτητικής λειτουργίας, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά.

(ε) Η αίτηση για ανανέωση AOC υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, πριν από το τέλος της υφιστάμενης περιόδου ισχύος, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά.

(στ) Πλην εξαιρετικών περιπτώσεων, η προτεινόμενη αλλαγή οποιουδήποτε από τους ορισμένους αρμόδιους διευθυντές γνωστοποιείται στην Αρχή τουλάχιστον 10 ημέρες νωρίτερα.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.175
Περιεχόμενο και όροι του πιστοποιητικού αερομεταφορέα

Στο AOC καθορίζονται:

(α) Το ονοματεπώνυμο και ο τόπος της κυρίας εγκατάστασης του αερομεταφορέα,

(β) Η ημερομηνία έκδοσης και η περίοδος ισχύος του,

(γ) Η περιγραφή του είδους των εγκεκριμένων πτητικών λειτουργιών,

(δ) Ο(οι) τύπος(οι) του(των) ελικοπτέρου(ων) που είναι εγκεκριμένα προς χρήση,

(ε) Τα στοιχεία νηολογίου του(των) εγκεκριμένου(ων) ελικοπτέρου(ων), με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία οι αερομεταφορείς μπορούν να λάβουν έγκριση ενός συστήματος ενημέρωσης της Αρχής σχετικά με τα στοιχεία νηολογίου των ελικοπτέρων που εκτελούν πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το AOC τους¥

(στ) Οι εγκεκριμένες περιοχές πτητικής λειτουργίας,

(ζ) Οι ειδικοί περιορισμοί (π.χ. μόνο πτήσεις VFR), και

(η) Οι ειδικές εξουσιοδοτήσεις / εγκρίσεις, όπως:

- ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙΙ(ΚΑΤ ΙΙ)/ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙΙΙ(ΚΑΤ ΙΙΙ) (συμπεριλαμβανομένων των εγκεκριμένων ελάχιστων)
- Πτητικές λειτουργίες υπεράνω θαλάσσης
- HEMS (βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(d)
- Μεταφορά επικίνδυνων υλικών (βλέπε JAR-OPS 3.1155)
- Πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερο πάνω από ένα αφιλόξενο περιβάλλον το οποίο ευρίσκεται εκτός μίας πυκνοκατοικημένης περιοχής (βλέπε Προσάρτημα1 του JAR-OPS 3.005(ε))
- Πτητικές λειτουργίες για μικρά ελικόπτερα (VFR ημέρα μόνο) (βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(στ))
- Τοπικές πτητικές λειτουργίες (VFR ημέρα μόνο) (βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(ζ))
- Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με ανυψωτικό μηχανισμό (βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(η))

- Πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερο σε περιοχές δημοσίου ενδιαφέροντος (βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(θ))

- Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με έκθεση σε βλάβη της μονάδος ισχύος κατά την διάρκεια της απογείωσης ή της προσγείωσης. (βλέπε JAR-OPS 3.517 και JAR-OPS 3.540(α)(4).)

Προσάρτημα 2 στο JAR-OPS 3.175
Η διαχείριση και η οργάνωση κατόχου AOC

(α) Γενικά

(1) Ο αερομεταφορέας διαθέτει ορθή και αποτελεσματική δομή διαχείρισης προκειμένου να εξασφαλίζει την ασφαλή εκτέλεση πτητικών λειτουργιών. Οι ορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές διαθέτουν αποδεδειγμένη επάρκεια στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

(2) Στο πλαίσιο του παρόντος Παραρτήματος, ως «επάρκεια» νοείται, κατά περίπτωση, ότι ένα πρόσωπο διαθέτει αποδεκτά από την Αρχή τεχνικά προσόντα και διοικητική πείρα.

(β) Διορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές

(1) Στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιέχεται περιγραφή των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων των διορισμένων αρμόδιων διευθυντών, συμπεριλαμβανομένου του ονοματεπωνύμου τους. Κοινοποιείται γραπτώς στην Αρχή η προτιθέμενη ή η πραγματοποιηθείσα αλλαγή σε σχέση με διορισμούς ή καθήκοντα.

(2) Ο αερομεταφορέας προβαίνει σε ρυθμίσεις για να εξασφαλίζει τη συνέχεια της επίβλεψης σε περίπτωση απουσίας των αρμοδίων διευθυντών που έχουν ορισθεί.

(3) Ο αερομεταφορέας οφείλει να αποδείξει στην Αρχή ότι η διοικητική οργάνωση είναι η κατάλληλη και η πλέον αρμόζουσα για το επιχειρησιακό δίκτυο και το μέγεθος των πτητικών λειτουργιών.

(4) Το πρόσωπο που έχει οριστεί ως αρμόδιος διευθυντής από συγκεκριμένο κάτοχο AOC δεν μπορεί να προτείνεται ως αρμόδιος διευθυντής από κάτοχο οιοδήποτε άλλου AOC εκτός αν το αποδεχτεί η Αρχή. Οι διορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές είναι υποχρεωμένοι από τη σύμβασή τους να εργάζονται ικανοποιητικό αριθμό ωρών προκειμένου να καθίσταται εφικτή σε ατομικό επίπεδο η εκπλήρωση των καθηκόντων διαχείρισης που σχετίζονται με το μέγεθος και το πεδίο δράσης του αερομεταφορέα.

(5) Ένα πρόσωπο μπορεί να καλύπτει περισσότερες από μία, οριζόμενες θέσεις, εφόσον η Αρχή το αποδεχθεί.

Σημείωση : Οι απαιτήσεις σχετικά με το διορισμό αρμόδιου διευθυντή, ο οποίος είναι υπεύθυνος για το σύστημα τεχνικής συντήρησης σύμφωνα με το JAR-OPS 3.175 (i)(2), καθορίζονται στο JAR-OPS 3.895.

(γ) Επάρκεια και επίβλεψη προσωπικού

(1) Μέλη πληρώματος. Ο αερομεταφορέας απασχολεί επαρκές πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης και θαλάμου επιβατών για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία, το οποίο έχει εκπαιδευτεί και ελεγχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των Τμημάτων ΙΔ και ΙΕ του παρόντος, ανάλογα με την περίπτωση.

(2) Προσωπικό εδάφους

(i) Ο αριθμός του προσωπικού εδάφους εξαρτάται από τη φύση και την κλίμακα των πτητικών λειτουργιών. Ειδικότερα, το προσωπικό των τμημάτων πτητικής και επίγειας εξυπηρέτησης, είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο ώστε να κατανοεί πλήρως τις αρμοδιότητές του στο πλαίσιο της οργάνωσης του αερομεταφορέα.

(ii) Ο αερομεταφορέας που συνάπτει συμβάσεις με άλλους οργανισμούς για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών, διατηρεί την ευθύνη της τήρησης των καταλλήλων προτύπων. Στις περιπτώσεις αυτές, ο διορισμένος αρμόδιος διευθυντής έχει καθήκον να εξασφαλίζει ότι κάθε συμβαλλόμενος, που απασχολείται πληροί τα απαιτούμενα πρότυπα.

(3) Εποπτεία

(i) Ο αριθμός των εποπτών που διορίζονται εξαρτάται από τη δομή της επιχείρησης του αερομεταφορέα και τον αριθμό του απασχολούμενου προσωπικού. Τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των εποπτών καθορίζονται, ενώ κάθε υποχρέωση σχετικά με πτητικά καθήκοντα ρυθμίζεται κατά τρόπο ώστε να είναι εφικτή η εκπλήρωση των καθηκόντων εποπτείας τους.

(ii) Η εποπτεία όλων των μελών πληρώματος ασκείται από άτομα που διαθέτουν επαρκή πείρα και ατομικά προσόντα ώστε να επιτυγχάνεται η επίτευξη των προτύπων που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

(δ) Εγκαταστάσεις στέγασης

(1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο χώρος εργασίας που διατίθεται σε κάθε βάση πτητικής λειτουργίας επαρκεί για το προσωπικό το οποίο είναι αρμόδιο για την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας. Λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες του προσωπικού εδάφους, που είναι επιφορτισμένο με το λειτουργικό έλεγχο, την αποθήκευση και την έκθεση των απαραίτητων αρχείων, και τον σχεδιασμό πτήσης από τα πληρώματα.

(2) Οι διοικητικές υπηρεσίες πρέπει να είναι σε θέση να διανέμουν, χωρίς καθυστέρηση, επιχειρησιακές οδηγίες και λοιπές πληροφορίες προς όλους τους ενδιαφερόμενους.

(ε) Επίσημα έγγραφα. Ο αερομεταφορέας προβαίνει στις αναγκαίες ενέργειες για την αναπαραγωγή εγχειριδίων, τροποποιήσεων και λοιπών επισήμων εγγράφων.

ΤΜΗΜΑ Δ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

JAR-OPS 3.195
Επιχειρησιακός έλεγχος και επίβλεψη

Ο αερομεταφορέας ασκεί επιχειρησιακό έλεγχο, καταρτίζει και διατηρεί σύστημα εποπτείας των πτητικών λειτουργιών το οποίο έχει εγκριθεί από την Αρχή.

JAR-OPS 3.200
Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης

Ο αερομεταφορέας καταρτίζει Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης σύμφωνα με τις διατάξεις του Τμήματος ΙΣΤ του παρόντος προς χρήση και καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού.

JAR-OPS 3.205
Ικανότητες του επιχειρησιακού προσωπικού

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό, το οποίο έχει ορισθεί ή εμπλέκεται άμεσα σε επίγειες και πτητικές λειτουργίες, λαμβάνει τις σωστές οδηγίες, έχει επιδείξει τις ικανότητές του στα συγκεκριμένα καθήκοντά του και γνωρίζει τις ευθύνες του και τη σχέση των εν λόγω

καθηκόντων με την επιχειρησιακή λειτουργία στο σύνολό της.

JAR-OPS 3.210
Καθιέρωση διαδικασιών

(α) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες και οδηγίες, για κάθε τύπο ελικοπτέρου, οι οποίες περιέχουν τα καθήκοντα του προσωπικού εδάφους και των μελών του πληρώματος για όλους τους τύπους πτητικών λειτουργιών στο έδαφος και κατά τη διάρκεια της πτήσης. (Βλέπε AMC OPS 3.210(a).)

(β) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει σύστημα πινάκων ελέγχου (check list) που χρησιμοποιείται από τα μέλη του πληρώματος για όλες τις φάσεις πτητικής λειτουργίας του ελικοπτέρου υπό κανονικές, μη φυσιολογικές συνθήκες και συνθήκες επείγουσας ανάγκης, ανάλογα με την περίπτωση, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τηρούνται οι διαδικασίες πτητικής λειτουργίας του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Βλέπε IEM OPS 3.210(b).)

(γ) Ο αερομεταφορέας δεν απαιτεί από μέλος του πληρώματος να εκτελεί σε κρίσιμα στάδια της πτήσης δραστηριότητες άλλες από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου.

(δ) Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει να περιστρέφεται το στροφείο του ελικοπτέρου με την βοήθεια κινητήρα, χωρίς να βρίσκεται στα χειριστήρια ικανός χειριστής.

JAR-OPS 3.215
Χρησιμοποίηση υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται για όλες τις πτήσεις οποτεδήποτε διατίθενται.

JAR-OPS 3.220
Εξουσιοδότηση από τον αερομεταφορέα για τη χρήση ελικοδρομίων

Ο αερομεταφορέας εξουσιοδοτεί μόνο τη χρήση ελικοδρομίων που είναι επαρκή για τον(τους) τύπο(ους) του(των) ελικοπτέρου(ων) και της(των) σχετικής(ών) πτητικής(ών) λειτουργίας(ιών).

JAR-OPS 3.225
Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου

(α) Ο αερομεταφορέας προσδιορίζει τα επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου, τα οποία ορίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 3.430 για κάθε ελικοδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλαγής, που έχει εξουσιοδοτηθεί να χρησιμοποιείται σύμφωνα με το JAR-OPS 3.220.

(β) Στα ελάχιστα όρια λαμβάνεται υπόψη και κάθε αύξηση στις καθορισμένες τιμές που επιβάλλονται από την Αρχή.

(γ) Τα ελάχιστα για έναν συγκεκριμένο τύπο διαδικασίας προσέγγισης και προσγείωσης θεωρούνται ότι εφαρμόζονται εάν:

(1) Λειτουργεί ο εξοπλισμός εδάφους που εμφανίζεται στον αντίστοιχο χάρτη, ο οποίος απαιτείται για την προτεινόμενη διαδικασία,

(2) Λειτουργούν τα απαιτούμενα για τον τύπο της προσέγγισης συστήματα του ελικοπτέρου,

(3) Πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια επίδοσης του ελικοπτέρου, και

(4) Το πλήρωμα διαθέτει τα ανάλογα προσόντα.

JAR-OPS 3.230
Διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης

(α) Ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης εφόσον καθορίζονται από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο.

(β) Παρά την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, ο κυβερνήτης μπορεί να αποδεχθεί μία εξουσιοδότηση από την υπηρεσία ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας και να αποκλίνει από μία δημοσιευμένη διαδρομή αναχώρησης ή άφιξης υπό το όρο ότι τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων τηρούνται και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες επιχειρησιακής λειτουργίας. Η τελική προσέγγιση πραγματοποιείται με πτήση εξ όψεως ή σύμφωνα με την καθιερωμένη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης.

(γ) Διαφορετικές διαδικασίες από αυτές που χρησιμοποιηούνται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, μπορούν να εφαρμοστούν από αερομεταφορέα μόνο με την προϋπόθεση ότι έχουν εγκριθεί από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο, εάν απαιτείται, και είναι αποδεκτές από την Αρχή.

JAR-OPS 3.235
Διαδικασίες μείωσης θορύβου

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ακολουθούνται οι διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη ελαχιστοποίησης των επιδράσεων του θορύβου των ελικοπτέρων.

JAR-OPS 3.240
Διαδρομές και περιοχές πτητικής λειτουργίας

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται μόνο κατά μήκος των διαδρομών ή εντός των περιοχών, για τις οποίες:

(1) Παρέχονται διευκολύνσεις και υπηρεσίες εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των μετεωρολογικών υπηρεσιών, οι οποίες είναι επαρκείς για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία.

(2) Οι επιδόσεις του ελικοπτέρου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί είναι επαρκείς για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις ελάχιστου ύψους πτήσης.

(3) Ο εξοπλισμός του ελικοπτέρου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία.

(4) Υπάρχουν οι κατάλληλοι αεροναυτιλιακοί και τοπογραφικοί χάρτες (βλέπε JAR-OPS 3.135 (α)(9)).

(5) Διατίθενται επιφάνειες, για ελικόπτερα με επιδόσεις κλάσης 3, οι οποίες επιτρέπουν να εκτελέσουν ασφαλή βεβιασμένη προσγείωση, εκτός από την περίπτωση που το ελικόπτερο έχει έγκριση να επιχειρεί σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(ε).

(6) Το Μέρος Γ του Εγχειριδίου Πτητικής Λειτουργίας, για ελικόπτερα με επιδόσεις κλάσης 3 τα οποία εκτελούν πτητικές λειτουργίες παράκτιων διελεύσεων (coastal transit), περιέχει διαδικασίες που εξασφαλίζουν ότι το πλάτος του παράκτιου διαδρόμου (coastal corridor), και ο φερόμενος εξοπλισμός είναι σε αρμονία με τις επικρατούσες συνθήκες εκείνη την χρονική στιγμή (βλέπε IEM OPS 3.240(a)(6)).

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λει-

τουργίες εκτελούνται σύμφωνα με τους περιορισμούς στις διαδρομές ή στις περιοχές πτητικής λειτουργίας, που έχουν επιβληθεί από την Αρχή.

JAR-OPS 3.243
Λειτουργία σε περιοχές με συγκεκριμένες απαιτήσεις επιδόσεων ναυτιλίας

(Βλέπε IEM OPS 3.243)

Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί ελικόπτερο σε καθορισμένες περιοχές, ή σε καθορισμένο τμήμα συγκεκριμένου εναέριου χώρου, με βάση Συμφωνίες Περιφερειακής Αεροναυτιλίας (Regional Air Navigation Agreement) όπου καθορίζονται ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας, εκτός εάν δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση κατά RNP / RNAV). (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.865 (γ)(2).)

JAR-OPS 3 .250
Θέσπιση ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης

(Βλέπε IEM OPS 3.250)

(α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης καθώς και τις μεθόδους με τις οποίες προσδιορίζονται αυτά τα ύψη, για όλα τα τμήματα διαδρομών, τα οποία πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, διασφαλίζοντας την απαιτούμενη απελευθέρωση εμποδίων λαμβάνοντας υπόψη τους όρους των Τμημάτων ΣΤ έως Θ του παρόντος.

(β) Η μέθοδος για τη θέσπιση των ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης εγκρίνεται από την Αρχή.

(γ) Σε περίπτωση που τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης που έχουν καθορισθεί από τα κράτη στα οποία υπερίπταται, είναι υψηλότερα από εκείνα που έχει καθορίσει ο αερομεταφορέας, ισχύουν οι υψηλότερες τιμές.

(δ) Ο αερομεταφορέας, όταν καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης, λαμβάνει υπόψη του, τους ακόλουθους παράγοντες:

(1) Την ακρίβεια με την οποία μπορεί να καθοριστεί η θέση του ελικοπτέρου,

(2) Τις ενδεχόμενες ανακρίβειες στις ενδείξεις των χρησιμοποιούμενων υψομέτρων,

(3) Τα χαρακτηριστικά του εδάφους (π.χ. αιφνίδιες αλλαγές του ύψους του εδάφους) κατά μήκος των διαδρομών ή στις περιοχές όπου πρόκειται να εκτελεσθούν οι πτητικές λειτουργίες,

(4) Το ενδεχόμενο αντιμετώπισης δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών (π.χ. σοβαρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα αέρα), και

(5) Ενδεχόμενες ανακρίβειες σε αεροναυτικούς χάρτες.

(ε) Κατά τη συμμόρφωση προς τους όρους που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (δ) ανωτέρω, δίδεται η δέουσα προσοχή στα εξής:

(1) Στις διορθώσεις για αποκλίσεις θερμοκρασίας και πίεσης από πρότυπες τιμές,

(2) Στις απαιτήσεις της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, και

(3) Οποιαδήποτε κατάσταση επείγουσας ανάγκης κατά μήκος της προγραμματισμένης διαδρομής.

JAR-OPS 3.255
Πολιτική καυσίμων

(Βλέπε AMC OPS 3.255)

(α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει πολιτική καυσίμων με σκοπό το σχεδιασμό της πτήσης και τον επανασχεδιασμό εν πτήσει ώστε να εξασφαλίζεται ότι σε κάθε πτήση μεταφέρονται επαρκή καύσιμα για την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία και εφεδρικά καύσιμα που καλύπτουν παρεκκλίσεις από την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός των πτήσεων βασίζεται μόνο:

(1) Στις διαδικασίες και στα δεδομένα που περιέχονται ή απορρέουν από το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης ή από ισχύοντα συγκεκριμένα δεδομένα του ελικοπτέρου, και

(2) Στις συνθήκες λειτουργίας σύμφωνα με τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση, περιλαμβανομένων:

(i) των πραγματικών δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων του ελικοπτέρου,

(ii) των αναμενόμενων μαζών,

(iii) των αναμενόμενων μετεωρολογικών συνθηκών, και

(iv) των διαδικασιών και περιορισμών υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσης υπολογισμός των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων που απαιτούνται για μία πτήση περιλαμβάνει:

(1) τα καύσιμα τροχοδρόμησης,

(2) τα καύσιμα ταξιδιού,

(3) τα εφεδρικά καύσιμα που συνίστανται από:

(i) τα καύσιμα εκτάκτου ανάγκης,

(ii) τα καύσιμα εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός. (Στην περίπτωση αυτή δεν αποκλείεται η επιλογή του ελικοδρομίου αναχώρησης ως εναλλακτικός προορισμός),

(iii) τα τελικά εφεδρικά καύσιμα, και

(iv) τα επιπρόσθετα καύσιμα, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (π.χ. απομονωμένα ελικοδρόμια), και

(4) Πρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθεί από τον κυβερνήτη.

(δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες επανασχεδιασμού εν πτήσει, για τον υπολογισμό των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων, που απαιτούνται, όταν μία πτήση εκτελείται κατά μήκος διαδρομής ή προς προορισμό διαφορετικό από εκείνον που σχεδιάστηκε αρχικά, περιλαμβάνουν:

(1) τα καύσιμα ταξιδιού για το υπόλοιπο της πτήσης,

(2) τα εφεδρικά καύσιμα που συνίστανται από:

(i) τα καύσιμα εκτάκτου ανάγκης,

(ii) τα καύσιμα εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός. (Στην περίπτωση αυτή δεν αποκλείεται η επιλογή του ελικοδρομίου αναχώρησης ως ελικοδρόμιο εναλλακτικού προορισμού),

(iii) τα τελικά εφεδρικά καύσιμα, και

(iv) τα επιπρόσθετα καύσιμα, εάν απαιτείται από το είδος της πτητικής λειτουργίας (π.χ. απομονωμένα ελικοδρόμια), και

(3) Πρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθεί από τον κυβερνήτη.

JAR-OPS 3.260
Μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα

(Βλέπε IEM OPS 3.260)

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τη

μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα (Persons with Reduced Mobility, PRMs).

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα PRMs δεν τοποθετούνται ούτε καταλαμβάνουν θέσεις όπου η παρουσία τους μπορεί:

(1) να εμποδίζει το πλήρωμα στην εκτέλεση των καθηκόντων του,

(2) να αποκλείει την πρόσβαση σε εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης, ή

(3) να αποκλείει την εκκένωση του ελικοπτέρου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

(γ) Ο κυβερνήτης ειδοποιείται όταν PRMs πρόκειται να επιβιβασθούν στο ελικόπτερο προς μεταφορά.

JAR-OPS 3.265
Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό φρούρηση

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό φρούρηση, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του ελικοπτέρου και των επιβατών του. Ο κυβερνήτης ειδοποιείται όταν τα ανωτέρω προαναφερόμενα πρόσωπα πρόκειται να επιβιβασθούν στο ελικόπτερο προς μεταφορά.

JAR-OPS 3.270
Αποθήκευση αποσκευών και φορτίων

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.270)

(Βλέπε AMC OPS 3.270)

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι μεταφέρονται εντόςτου ελικοπτέρου και στο θάλαμο επιβατών μόνο εκείνες οι χειραποσκευές και το φορτίο που μπορούν να αποθηκευτούν με ενδεδειγμένο και ασφαλή τρόπο.

(β) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλες οι αποσκευές και το φορτίο εντόςτου ελικοπτέρου, τοποθετούνται σε χώρους αποθήκευσης σχεδιασμένους ώστε να αποτρέπεται η μετακίνησή τους, από την οποία μπορεί να προκληθούν τραυματισμοί ή ζημιά ή να παρεμποδισθεί η κίνηση στους διαδρόμους και στις εξόδους.

JAR-OPS 3.280
Θέσεις επιβατών

(Βλέπε IEM OPS 3.280)

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται εκεί όπου, σε περίπτωση που απαιτηθεί εκκένωση έκτακτης ανάγκης, μπορούν να βοηθηθούν καλύτερα και δεν εμποδίζουν την εκκένωση του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.285
Ενημέρωση επιβατών

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(α) Γενικά

(1) Οι επιβάτες ενημερώνονται προφορικά για θέματα ασφαλείας, μέρη ή το σύνολο της οποίας μπορεί να γίνει με οπτικοακουστική παρουσίαση .

(2) Οι επιβάτες εφοδιάζονται με κάρτα ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας στην οποία παρέχονται εικονογραφημένες οδηγίες που δείχνουν τη λειτουργία του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και των εξόδων κινδύνου που ενδέχεται να χρησιμοποιηθούν από τους επιβάτες.

(β) Πριν από την απογείωση

(1) Οι επιβάτες ενημερώνονται, σχετικά με τα ακόλουθα θέματα, εφόσον έχουν εφαρμογή :

(i) κανονισμοί καπνίσματος,

(ii) το πίσω μέρος του καθίσματος πρέπει να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπεζάκι να είναι κλειστό στη θέση του,

(iii) θέση των εξόδων κινδύνου,

(iv) θέση και χρήση της σήμανσης ίχνους διαφυγής εντόςτου δαπέδου,

(v) αποθήκευση των χειραποσκευών,

(vi) περιορισμούς στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών, και

(vii) θέση και περιεχόμενο της κάρτας ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας,

και,

(2) στους επιβάτες γίνεται επίδειξη για τα εξής:

(i) τη χρήση των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου ανοίγματος και πρόσδεσης των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας,

(ii) τη θέση και τη χρήση των συσκευών οξυγόνου, εάν απαιτείται (παραπομπή JAR-OPS 3.770 και JAR-OPS 3.775). Επίσης, οι επιβάτες ενημερώνονται ότι πρέπει να σβήνουν όλα τα είδη καπνίσματος όταν χρησιμοποιείται οξυγόνο, και

(iii) τη θέση και τη χρήση των σωσίβιων, των σωσιβίων λέμβων και των φορμών επιβίωσης εάν απαιτείται (παραπομπή JAR-OPS 3.825, 3.827 και 3.830).

(γ) Μετά την απογείωση

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται, αν έχουν εφαρμογή, τα ακόλουθα:

(i) οι κανονισμοί καπνίσματος, και

(ii) η χρήση των ζωνών και/ή ιμάντων ασφαλείας.

(δ) Πριν από την προσγείωση

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται, αν έχουν εφαρμογή, τα ακόλουθα:

(i) οι κανονισμοί καπνίσματος,

(ii) η χρήση των ζωνών ή/και ιμάντων ασφαλείας,

(iii) το πίσω μέρος του καθίσματος πρέπει να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπεζάκι να είναι κλειστό στη θέση του,

(iv) η εναποθήκευση εκ νέου των χειραποσκευών, και

(v) οι περιορισμοί στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών.

(ε) Μετά την προσγείωση

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται τα ακόλουθα:

(i) οι κανονισμοί καπνίσματος, και

(ii) η χρήση των ζωνών ή/και ιμάντων ασφαλείας.

(στ) Σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης στη διάρκεια της πτήσης, οι επιβάτες λαμβάνουν οδηγίες για να προβούν στις κατάλληλες, σύμφωνα με την περίσταση, ενέργειες επείγουσας ανάγκης.

JAR-OPS 3.290
Προετοιμασία πτήσης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (Operational Flight Plan) για κάθε προτιθέμενη πτήση.

(β) Ο κυβερνήτης δεν εκτελεί πτήση εάν δεν έχει βεβαιωθεί πλήρως ότι:

(1) Το ελικόπτερο είναι πτητικά ικανό,

(2) Η διαμόρφωση του ελικόπτερου είναι σύμφωνη με τον κατάλογο απόκλισης από την εγκεκριμένη διαμόρφωση (Configuration Deviation List, CDL),

(3) Διατίθενται τα απαιτούμενα, για την πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί, όργανα και εξοπλισμός σύμφωνα με τις διατάξεις των Τμημάτων ΙΑ και ΙΒ του παρόντος,

(4) Τα όργανα και ο εξοπλισμός βρίσκονται σε επιχειρησιακά λειτουργική κατάσταση, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στον MEL,

(5) Διατίθενται τα απαιτούμενα για την εκτέλεση της πτήσης μέρη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(6) Τα έγγραφα, οι συμπληρωματικές πληροφορίες και τα έντυπα που αυτό πρέπει να διαθέτει σύμφωνα με τις διατάξεις των JAR-OPS 3.125 και JAR-OPS 3.135 βρίσκονται εντός του ελικοπτέρου,

(7) Διατίθενται ισχύοντες γεωγραφικοί και αεροναυτικοί χάρτες και συναφή έγγραφα ή ισοδύναμα δεδομένα, τα οποία καλύπτουν τη προτιθέμενη πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου, συμπεριλαμβανομένης κάθε εύλογα αναμενόμενης παρέκκλισης,

(8) Διατίθενται οι κατάλληλες και επαρκείς, διευκολύνσεις και υπηρεσίες εδάφους που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση,

(9) Είναι εφικτή, για τη σχεδιαζόμενη πτήση, η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης όσον αφορά τις απαιτήσεις σχετικά με τα καύσιμα, τα λιπαντικά και το οξυγόνο, τα ελάχιστα απόλυτα ύψη ασφαλείας, τα επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίων και η διαθεσιμότητα ελικοδρομίων εναλλαγής, όπου απαιτείται,

(10) Το φορτίο έχει κατάλληλα κατανεμηθεί και φυλάσσεται με ασφαλή τρόπο,

(11) Το βάρος του ελικοπτέρου, κατά την έναρξη της απογείωσης, είναι τέτοιο ώστε η πτήση μπορεί να εκτελεσθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των Τμημάτων ΣΤ έως Θ του παρόντος, ανάλογα με την περίπτωση, και

(12) Είναι εφικτή η συμμόρφωση προς οποιονδήποτε πρόσθετο επιχειρησιακό περιορισμό, επιπλέον αυτών που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (9) και (11) ανωτέρω.

JAR-OPS 3.295
Επιλογή ελικοδρομίων

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για την επιλογή ελικοδρομίων προορισμού ή/και εναλλαγής, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.220 κατά το σχεδιασμό της πτήσης.

(β) Ο κυβερνήτης επιλέγει ένα ελικοδρόμιο εναλλαγής απογείωσης που βρίσκεται σε απόσταση μίας ώρας πτήσης με κανονική ταχύτητα διαδρομής για μία πτήση υπό μετεωρολογικές συνθήκες δι' οργάνων, εάν δεν είναι δυνατή η επιστροφή στο ελικοδρόμιο αναχώρησης για μετεωρολογικούς λόγους.

(γ) Για μία IFR πτήση ή πτήση VFR και όπου η ναυτιλία γίνεται με μέσα διαφορετικά από την αναφορά σε οπτικά στοιχεία εδάφους, ο κυβερνήτης οφείλει να καθορίσει τουλάχιστον ένα ελικοδρόμιο εναλλαγής στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης εκτός εάν:

(1) Ο προορισμός είναι ελικοδρόμιο πλησίον της ακτής (βλέπε AMC OPS 3.295(c)(1) και IEM OPS 3.295(c)(1)), ή

(2) Για μία πτήση με προορισμό οποιοδήποτε άλλο ελικοδρόμιο στην ξηρά, η διάρκεια της πτήσης και οι επικρατούσες μετεωρολογικές συνθήκες είναι τέτοιες ώστε, κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στο ελικοδρόμιο προορισμού, η προσέγγιση και η προσγείωση μπορεί να γίνει υπό μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως, όπως ορίζονται από την Αρχή, ή

(3) Το ελικοδρόμιο της σχεδιαζόμενης προσγείωσης είναι απομονωμένο και δεν είναι διαθέσιμο ελικοδρόμιο εναλλαγής. Στην περίπτωση αυτή καθορίζεται ένα σημείο μη δυνατής επιστροφής (Point of No Return, PNR).

(δ) Ο αερομεταφορέας επιλέγει δύο ελικοδρόμια εναλλαγής όταν :

(1) Οι σχετικές αναφορές καιρού ή οι προγνώσεις, για τον προορισμό, ή οιοσδήποτε συνδυασμός αυτών, υποδεικνύει ότι κατά την χρονική περίοδο που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά από τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης οι καιρικές συνθήκες είναι κατώτερες των εφαρμόσιμων ελαχίστων, ή

(2) Δεν είναι διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες για το ελικοδρόμιο προορισμού.

(ε) Υπεράκτιο ελικοδρόμιο εναλλαγής μπορεί να ορισθεί, με τις παρακάτω προϋποθέσεις (βλέπε AMC OPS 3.295(ε) και IEM OPS 3.295(ε)):

(1) Το υπεράκτιο ελικοδρόμιο εναλλαγής να χρησιμοποιείται μόνο μετά από το σημείο μη δυνατής επιστροφής (PNR). Πριν από το PNR πρέπει να χρησιμοποιείται ελικοδρόμιο εναλλαγής που βρίσκεται στην ακτή.

(2) Δυνατότητα προσγείωσης με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας επιτυγχάνεται στο ελικοδρόμιο εναλλαγής.

(3) Η διάθεση υπεράκτιας εξέδρας πρέπει να είναι εξασφαλισμένη. Οι διαστάσεις, η διαμόρφωση και η εκκαθάριση εμποδίων των συγκεκριμένων ελικοδρομίων σε εξέδρα ή άλλων τοποθεσιών, εκτιμούνται με σκοπό την καθιέρωση επιχειρησιακής καταλληλότητας για χρήση ως εναλλακτικού για κάθε τύπο ελικοπτέρου που προτείνεται να το χρησιμοποιήσει.

(4) Ελάχιστα καιρού καθορίζονται λαμβάνοντας υπόψη της ακρίβεια και την εγκυρότητα των μετεωρολογικών πληροφοριών.

(5) Το MEL εκφράζει ουσιώδεις απαιτήσεις για αυτόν τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

(6) Το υπεράκτιο ελικοδρόμιο εναλλαγής δεν πρέπει να επιλέγεται εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει εκδώσει διαδικασίες στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης που έχουν εγκριθεί από την Αρχή.

(στ) Ο αερομεταφορέας δηλώνει στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης, οιοδήποτε απαιτούμενο ελικοδρόμιο εναλλαγής.

JAR-OPS 3.297
Ελάχιστα σχεδιασμού για πτήσεις IFR

(α) Ελάχιστα σχεδιασμού για ελικοδρόμιο εναλλαγής απογείωσης. Ο αερομεταφορέας δεν επιλέγει ένα ελικοδρόμιο ως ελικοδρόμιο εναλλαγής αναχώρησης εκτός εάν οι σχετικές αναφορές καιρού ή οι προγνώσεις και οι προγνώσεις αεροδρομίου ή προσγείωσης, ή οιοσδήποτε συνδυασμός αυτών, υποδεικνύει ότι κατά την χρονική περίοδο που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά από τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης στο ελικοδρόμιο εναλλαγής αναχώρησης, οι καιρικές συνθήκες είναι οι

ίδιες ή ανώτερες των ισχυουσών ελαχίστων προσγείωσης που καθορίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 3.225. Η βάση νεφών λαμβάνεται υπόψη όταν οι μόνες διαθέσιμες προσεγγίσεις είναι μη-ακριβείας. Επίσης, λαμβάνεται υπόψη, ο οιοσδήποτε περιορισμός που σχετίζεται με πτητικές λειτουργίες με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας.

(β) Ελάχιστα σχεδιασμού για ελικοδρόμιο προορισμού και εναλλακτικά ελικοδρόμια προορισμού. Ο αερομεταφορέας επιλέγει το ελικοδρόμιο προορισμού ή/και το(τα) ελικοδρόμιο(α) εναλλαγής προορισμού όταν οι σχετικές αναφορές καιρού ή οι προγνώσεις και οι προγνώσεις αεροδρομίου ή προσγείωσης, ή οιοσδήποτε συνδυασμός αυτών, υποδεικνύει ότι κατά την χρονική περίοδο που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά από τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης στο ελικοδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες είναι οι ίδιες ή ανώτερες των ισχυουσών ελαχίστων σχεδιασμού ως ακολούθως:

(1) με εξαίρεση όσων προβλέπονται στο JAR-OPS 3.295(ε), ο ελάχιστος σχεδιασμός για το ελικοδρόμιο προορισμού είναι:

(i) η ορατότητα διαδρόμου / οριζοντία ορατότητα καθορίζεται σύμφωνα με το JAR-OPS 3.225, και

(ii) η βάση νεφών να είναι ίδια ή πάνω από το MDH για προσέγγιση μη- ακριβείας, και

(2) Τα ελάχιστα σχεδιασμού για το (τα) ελικοδρόμιο(α) εναλλαγής προορισμού αναφέρονται στον επόμενο πίνακα:

Πίνακας 1

Ελάχιστα σχεδιασμού εναλλακτικών ελικοδρομίων προορισμού

Είδος προσέγγισης	Ελάχιστα σχεδιασμού
Κατ II και III	Κατ I (Σημ.1)
Κατ I	Συν 200 πόδια/400 μ ορατότητα
Μη-ακριβείας	Μη-ακριβείας (Σημ. 2) συν 200 πόδια/ 400 μ ορατότητα

Σημείωση 1: Ορατότητα διαδρόμου (RVR)

Σημείωση 2: Η βάση νεφών να είναι ίδια ή πάνω από το MDH

JAR-OPS 3.300

Υποβολή σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας

(βλέπε AMC OPS 3.300)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν γίνεται η έναρξη μίας πτήσης εκτός εάν έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, ή επαρκείς πληροφορίες έχουν υποβληθεί, ή έχουν μεταδοθεί το συντομότερο δυνατόν μετά την απογείωση, ώστε να επιτρέπουν την ενεργοποίηση των υπηρεσιών συναγερμού και διάσωσης εάν χρειασθεί.

JAR-OPS 3.305

Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, ευρίσκονται στο ελικόπτερο ή αποβιβάζονται

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.305)

(Βλέπε IEM OPS 3.305)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κανένα ελικόπτερο δεν ανεφοδιάζεται, ούτε αφαιρείται από αυτό αεροπορικό καύσιμο (Avgas) ή αεροπορικό καύσιμο ευρέους φάσματος (wide-cut) (π.χ. Jet-B ή ισοδύναμο) ή όταν μείγμα αυτών των ειδών των καυσίμων ενδέχεται να εμφανιστεί, όταν επιβιβάζονται ή ευρίσκονται στο ελικόπτερο ή αποβιβάζονται επιβάτες. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις, το δε ελικόπτερο είναι κατάλληλα επανδρωμένο με ειδικευμένο προσωπικό έτοιμο να αρχίσει και να κατευθύνει εκκένωση του ελικοπτέρου με τα πιο πρακτικά και πρόσφορα διαθέσιμα μέσα.

JAR-OPS 3.307

Ανεφοδιασμός / αφαίρεση καυσίμου τύπου ευρέως φάσματος («wide-cut»)

(Βλέπε IEM OPS 3.307)

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τον ανεφοδιασμό/ αφαίρεση καυσίμου τύπου ευρέους φάσματος (wide-cut) (π.χ. Jet B ή ισοδύναμο), εάν αυτό απαιτείται.

JAR-OPS 3.310

Μέλη πληρώματος σε σταθμούς

(α) Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης

(1) Στη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης και προσγείωσης κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που έχει υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης, βρίσκεται στη θέση του.

(2) Σε όλες τις άλλες φάσεις της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης που βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης, παραμένει στη θέση του εκτός εάν η απουσία του είναι απαραίτητη για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε σχέση με την πτητική λειτουργία, ή για φυσιολογικές ανάγκες, με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον ένας χειριστής, με τα κατάλληλα προσόντα, παραμένει συνέχεια στα χειριστήρια του ελικοπτέρου.

(β) Μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών. Σε όλα τα διαμερίσματα του ελικοπτέρου που καταλαμβάνονται από επιβάτες, τα απαιτούμενα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους στη διάρκεια της τροχοδρόμησης, απογείωσης και της προσγείωσης, καθώς και οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λόγους ασφαλείας. (Βλέπε IEM OPS 3.310(b).)

JAR-OPS 3.320

Καθίσματα, ζώνες και ιμάντες ασφαλείας

(α) Μέλη πληρώματος

(1) Στη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης και προσγείωσης, καθώς και όποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λόγους ασφάλειας, κάθε μέλος πληρώματος προσδένεται κατάλληλα με όλες τις ζώνες και τους ιμάντες ασφαλείας που διατίθενται.

(2) Κατά τη διάρκεια των άλλων φάσεων της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης έχει τη ζώνη ασφαλείας δεμένη εφόσον βρίσκεται στη θέση του.

(β) Επιβάτες

(1) Πριν από την απογείωση και την προσγείωση, και κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης, καθώς και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, ο κυβερνήτης

εξασφαλίζει ότι κάθε επιβάτης του ελικοπτέρου καταλαμβάνει μία θέση ή θέση-κρεβάτι και είναι προσδεμένος κατάλληλα με τη ζώνη ή όπου διατίθεται, με τον ιμάντα ασφαλείας σωστά τοποθετημένο.

(2) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα και ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η πολλαπλή κατοχή θέσεων του ελικοπτέρου μπορεί να επιτραπεί μόνο σε συγκεκριμένα καθίσματα και πραγματοποιείται μόνο στην περίπτωση ενός ενήλικα και ενός νήπιου που ασφαλίζονται κατάλληλα με πρόσθετη κυκλική ζώνη ή άλλου είδους συγκράτησης.

JAR-OPS 3.325

Ασφάλιση θαλάμου επιβατών και χώρου(-ων) διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών (galley(s))

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι πριν την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση όλοι οι έξοδοι και οι διάδρομοι διαφυγής είναι ελεύθεροι εμποδίων.

(β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι πριν την απογείωση και την προσγείωση, και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές έχουν ασφαλιστεί κατάλληλα.

JAR-OPS 3.330

Δυνατότητα πρόσβασης στον εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι ο σχετικός εξοπλισμός επείγουσας ανάγκης παραμένει προσιτός για άμεση χρήση.

JAR-OPS 3.335

Κάπνισμα μέσα στο ελικόπτερο

(α) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο που ευρίσκεται στο ελικόπτερο δεν επιτρέπεται να καπνίζει:

(1) Όταν κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφάλειας,

(2) Ενώ το ελικόπτερο βρίσκεται στο έδαφος, εκτός εάν επιτραπεί ειδικά σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(3) Εκτός από τις καθορισμένες περιοχές καπνίσματος, στο(στους) διάδρομο(ους) και στην(στις) τουαλέτα(ες),

(4) Σε διαμερίσματα φορτίου ή/και άλλους χώρους όπου μεταφέρονται φορτία τα οποία δεν είναι αποθηκευμένα σε πυρίμαχα κιβώτια ούτε καλύπτονται από πυρίμαχο πανί, και

(5) Στους χώρους εκείνους του θαλάμου όπου παρέχεται οξυγόνο.

JAR-OPS 3.340

Μετεωρολογικές συνθήκες

(α) Σε πτήση δι' οργάνων (IFR), ο κυβερνήτης:

(1) Δεν αρχίζει την διαδικασία απογείωσης, ούτε

(2) Συνεχίζει πέρα από το σημείο από το οποίο ισχύει αναθεωρημένο σχέδιο πτήσης, στην περίπτωση επανασχεδιασμού εν πτήσει,

εκτός εάν από τις διαθέσιμες πληροφορίες προκύπτει ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στον προορισμό ή/και στο(στα) απαιτούμενο(α) ελικοδρόμιο(α) εναλλαγής σύμφωνα με το JAR-OPS 3.295 είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα σχεδιασμού σύμφωνα με το JAR-OPS 3.297.

(β) Σε πτήση με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR), ο κυβερνήτης δεν αρχίζει την διαδικασία απογείωσης εκτός εάν τα πλέον πρόσφατα δελτία ή ο συνδυασμός πλέον πρόσφατων δελτίων και προγνώσεων καιρού, δείχνουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής ή σε εκείνο το τμήμα της διαδρομής στο οποίο η πτήση πραγματοποιείται με κανόνες πτήσης εξ όψεως(VFR), είναι τέτοιες, στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ώστε να καθίσταται εφικτή η συμμόρφωση προς τους κανόνες αυτούς.

(γ) Σε πτήση δι' οργάνων (IFR), ο κυβερνήτης δεν συνεχίζει την πτήση προς το ελικοδρόμιο του προγραμματισμένου προορισμού εκτός εάν οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι, κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης, οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο προορισμό ή σε ένα τουλάχιστον ελικοδρόμιο εναλλαγής προορισμού, είναι ίσες ή ανώτερες από τα εφαρμόσιμα επιχειρησιακά ελάχιστα του ελικοδρομίου, που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (α) παραπάνω.

(δ) Η πτήση προς εξέδρα ελικοδρόμιο ή προς υπερυψωμένο ελικοδρόμιο δεν γίνεται όταν η μέση ταχύτητα ανέμου σ' αυτό αναφέρεται ότι είναι 60κόμβους ή παραπάνω.

JAR-OPS 3.345

Πάγος και άλλα είδη αυτού

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται όταν είναι αναγκαίες διαδικασίες αποπαγοποίησης και αντιπαγοποίησης καθώς και συναφείς επιθεωρήσεις του(των) ελικοπτέρου(ων).

(β) Ο κυβερνήτης αρχίζει την διαδικασία απογείωση μόνο εφόσον οι εξωτερικές επιφάνειες είναι ελεύθερες από οποιαδήποτε εναπόθεση (κατάλοιπο) που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς την επίδοση ή/και τη δυνατότητα ελέγχου του ελικοπτέρου με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου.

(γ) Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει την πτήση εφόσον είναι γνωστό ή αναμένεται ότι θα επικρατήσουν συνθήκες παγοποίησης εκτός εάν το ελικόπτερο είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει τέτοιες συνθήκες.

JAR-OPS 3.350

Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά

Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει την πτήση εάν δε βεβαιωθεί ότι το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο τουλάχιστον με την υπολογισμένη ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών που απαιτείται για να ολοκληρώσει με ασφάλεια την πτήση, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες επιχειρησιακές συνθήκες.

JAR-OPS 3.355

Συνθήκες απογείωσης

Πριν αρχίσει την διαδικασία απογείωσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο ελικοδρόμιο και η κατάσταση του FATO που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζει την ασφαλή απογείωση και αναχώρηση.

JAR-OPS 3.360

Εφαρμογή ελαχίστων απογείωσης

Πριν αρχίσει την διαδικασία απογείωση, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι η ορατότητα διαδρόμου (RVR) / οριζόντια ορατότητα και η οροφή νεφών προς την κατεύθυνση της

απογείωσης του ελικοπτέρου είναι ίση ή μεγαλύτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο.

JAR-OPS 3.365
Ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης

(Βλέπε ΙΕΜ OPS 3.250)

Ο χειριστής ο οποίος χειρίζεται τα χειριστήρια δεν πρέπει να κατέρχεται κάτω από τα καθορισμένα ελάχιστα απόλυτα ύψη εκτός εάν αυτό είναι απαραίτητο για την απογείωση ή την προσγείωση, ή κατέρχεται σύμφωνα με διαδικασίες εγκεκριμένες από την Αρχή.

JAR-OPS 3.370
Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι στη διάρκεια πτήσεων δημόσιας αερομεταφοράς δεν προσομοιώνονται μη-κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή του συνόλου των διαδικασιών για μη-κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης καθώς και η προσομοίωση μετεωρολογικών συνθηκών δι' οργάνων (IMC) με τεχνητά μέσα.

JAR-OPS 3.375
Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375)

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασία ώστε να εξασφαλίζεται ότι εκτελούνται οι έλεγχοι και η διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση.

(β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η εναπομένουσα ποσότητα του χρησιμοποιήσιμου καυσίμου στη διάρκεια της πτήσης δεν είναι λιγότερη από την απαιτούμενη ποσότητα καύσιμου μέχρι να φτάσει σε ένα ελικοδρόμιο στο οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση, με παραμένοντα τα τελικά εφεδρικά καύσιμα.

(γ) Ο κυβερνήτης κηρύσσει κατάσταση έκτακτης ανάγκης όταν η πραγματική ποσότητα χρησιμοποιήσιμου καυσίμου στο ελικόπτερο είναι λιγότερη από το τελικό εφεδρικό καύσιμο.

JAR-OPS 3.385
Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης στα οποία έχει ανατεθεί η εκτέλεση ουσιωδών καθηκόντων για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου κατά τη διάρκεια της πτήσης, χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 10.000 πόδια για διάστημα άνω των 30 λεπτών και οποτεδήποτε το ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 13.000 πόδια.

JAR-OPS 3.395
Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική προσέγγιση του ελικοπτέρου στο έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (Ground Proximity Warning System, GPWS) ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης, εξασφαλίζει ότι πραγματοποιούνται αμέσως διορθωτικές ενέργειες για να επανέλθει το ελικόπτερο σε ασφαλείς συνθήκες πτήσης.

JAR-OPS 3.400
Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης

(Βλέπε ΙΕΜ OPS 3.400)

Πριν αρχίσει διαδικασία προσέγγισης για προσγείωση, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο και η κατάσταση του FATO που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση, λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες επιδόσεων που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

JAR-OPS 3.405
Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης

(α) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης μπορεί να αρχίσει διαδικασία ενόργανης προσέγγισης ανεξάρτητα από την αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR) / οριζόντια ορατότητα, όμως η προσέγγιση δεν θα συνεχιστεί πέρα από τον εξωτερικό ραδιοσημαντήρα, ή αντίστοιχη θέση, εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ οριζοντία ορατότητα είναι μικρότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα. (Βλέπε ΙΕΜ OPS 3.405(a).)

(β) Όπου δεν είναι διαθέσιμη ορατότητα διαδρόμου (RVR) ο κυβερνήτης μπορεί να εξάγει τιμή ορατότητας διαδρόμου, μετατρέποντας την αναφερόμενη οριζόντια ορατότητα σύμφωνα με τις διατάξεις του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.430(η).

(γ) Εάν, μετά τη διέλευση άνωθεν του εξωτερικού ραδιοσημαντήρα ή αντίστοιχη θέση σύμφωνα με το (α) ανωτέρω, η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ οριζοντία ορατότητα είναι κατώτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο, ο κυβερνήτης μπορεί να συνεχίσει την προσέγγιση στο αποφασιστικό απόλυτο ύψος /σχετικό ύψος (DA/H) ή ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος /σχετικό ύψος (MDA/H).

(δ) Όταν δεν υπάρχει εξωτερικός ραδιοσημαντήρας ή αντίστοιχη θέση, ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης λαμβάνει την απόφαση να συνεχίσει ή να εγκαταλείψει την προσέγγιση πριν κατέβει κάτω από τα 1000 πόδια άνωθεν του ελικοδρομίου στο ίχνος τελικής προσέγγισης.

(ε) Η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί κάτω από το αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος(DA/H) ή ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος (MDA/H) και η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί, με την προϋπόθεση ότι η απαιτούμενη οπτική επαφή έχει επιτευχθεί στο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος (DA/H) ή ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος (MDA/H) και μπορεί να διατηρηθεί.

JAR-OPS 3.415
Μητρώο καταγραφής πτήσης

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται το «ημερολόγιο ταξιδιού» (Journey Log).

JAR-OPS 3.420
Αναφορά συμβάντων

(α) Συμβάντα πτήσης

(1) Ο αερομεταφορέας ή ο κυβερνήτης του ελικοπτέρου αναφέρει στην Αρχή κάθε συμβάν που έθεσε σε κίν-

δυνο ή μπορούσε ενδεχομένως να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία της πτήσης.

(2) Οι αναφορές υποβάλλονται εντός 72 ωρών από το περιστατικό, εκτός εάν αυτό παρεμποδίζεται από εξαιρετικές συνθήκες.

(β) Τεχνικές ελλείψεις και υπέρβαση τεχνικών περιορισμών. Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι όλες οι τεχνικές ελλείψεις και οι υπερβάσεις των τεχνικών περιορισμών που συνέβησαν ενώ ήταν υπεύθυνος για την πτήση, καταγράφονται στο τεχνικό μητρώο του ελικοπτέρου (A/C Technical Log).

(γ) Συμβάντα εναέριας κυκλοφορίας. Ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά συμβάντων εναέριας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το PANS RAC του ICAO, οποτεδήποτε ένα ελικόπτερο που βρίσκεται σε πτήση κινδυνεύσει από:

(1) παρ' ολίγο σύγκρουση με κάποιο άλλο ιπτάμενο μέσο, ή

(2) πλημμελείς διαδικασίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή έλλειψη συμμόρφωσης με τις ισχύουσες διαδικασίες από τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή από το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης, ή

(3) ανεπάρκεια των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

(δ) Κίνδυνοι λόγω πτηνών και προσκρούσεις πτηνών

(1) Ο κυβερνήτης ενημερώνει αμέσως τον κατάλληλο σταθμό εδάφους οποτεδήποτε αντιλαμβάνεται ενδεχόμενο κίνδυνο από πτηνά.

(2) Ο κυβερνήτης μετά την προσγείωση υποβάλλει γραπτή αναφορά για προσκρούσεις πτηνών οποτεδήποτε αυτό συμβεί στο ελικόπτερο, για το οποίο είναι υπεύθυνος.

(ε) Έκτακτη ανάγκη κατά την πτήση με επικίνδυνα υλικά εντόςτου ελικοπτέρου. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης κατά την πτήση και εφόσον η κατάσταση το επιτρέπει, ο κυβερνήτης ενημερώνει την κατάλληλη μονάδα της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με την ύπαρξη εντόςτου ελικοπτέρου οποιωνδήποτε επικίνδυνων υλικών .

(στ) Παράνομη παρέμβαση. Μετά από πράξη παράνομης παρέμβασης εντόςτου ελικοπτέρου, ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά, το ταχύτερο δυνατό, στις τοπικές Αρχές ή/ και στην Αρχή.

(ζ) Ανωμαλίες επίγειων και ναυτιλιακών διευκολύνσεων και επικίνδυνες συνθήκες. Ο κυβερνήτης ειδοποιεί τον κατάλληλο σταθμό εδάφους το ταχύτερο δυνατό, οποτεδήποτε παρουσιάζεται ενδεχόμενη επικίνδυνη κατάσταση, όπως:

(1) Ανωμαλία (αντικανονικότητα) σε επίγεια ή ναυτιλιακή διευκόλυνση, ή

(2) Μετεωρολογικό φαινόμενο, ή

(3) Σύννεφο από τέφρα ηφαιστείου, ή

(4) Υψηλό επίπεδο ακτινοβολίας, κατά τη διάρκεια της πτήσης.

JAR-OPS 3.425
Αναφορά ατυχημάτων

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι η πλησιέστερη κατάλληλη αρχή ειδοποιείται με τα ταχύτερα διαθέσιμα μέσα για κάθε ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται το ελικόπτερο, το οποίο προκαλεί σοβαρό τραυματισμό (όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 13 του ICAO και στην κείμενη νομοθεσία) ή θάνατο κάποιου προσώπου ή σημαντική ζημιά στο ελικόπτερο ή σε περιουσία.

(β) Ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά στην Αρχή για κάθε ατύχημα εντόςτου ελικοπτέρου, το οποίο προκαλεί σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο οποιουδήποτε προσώπου που επιβαίνει στο ελικόπτερο, στο διάστημα που αυτός ήταν υπεύθυνος για την πτήση.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.270
Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίων

(α) Οι διαδικασίες που καθιερώνει ο αερομεταφορέας προκειμένου να εξασφαλίζει ότι οι χειραποσκευές και τα φορτία εναποθηκεύονται κατάλληλα και με ασφάλεια, λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Κάθε αντικείμενο που μεταφέρεται στο θάλαμο αποθηκεύεται αποκλειστικά σε θέση που μπορεί να το συγκρατήσει,

(2) Δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση των περιορισμών βάρους που είναι τοιχοκολλημένοι ή βρίσκονται παραπλεύρως στους χώρους εναποθήκευσης,

(3) Οι χώροι εναποθήκευσης κάτω από τα καθίσματα μπορούν να χρησιμοποιούνται μόνο εάν το κάθισμα είναι εξοπλισμένο με ράβδο συγκράτησης και οι αποσκευές έχουν τέτοιο μέγεθος που μπορούν να συγκρατηθούν επαρκώς από τον εξοπλισμό αυτό,

(4) Αντικείμενα δεν εναποθηκεύονται σε τουαλέτες ή έναντι διαχωριστικών που δεν μπορούν να συγκρατήσουν εμπορεύματα από μετακινήσεις προς τα εμπρός, πίσω, πλαγίως ή προς τα πάνω και εάν τα διαχωριστικά δεν έχουν τοιχοκολλημένη ανακοίνωση που προσδιορίζει το μέγιστο βάρος που μπορεί να τοποθετηθεί εκεί,

(5) Οι αποσκευές και τα φορτία που τοποθετούνται σε ερμάρια δεν πρέπει να έχουν μέγεθος τέτοιο που να εμποδίζουν το ασφαλές κλείσιμο των θυρών,

(6) Οι αποσκευές και τα φορτία δεν τοποθετούνται σε μέρη όπου μπορούν να εμποδίζουν την πρόσβαση σε εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης, και

(7) Έλεγχοι πραγματοποιούνται πριν από την απογείωση, την προσγείωση, και οποτεδήποτε οι φωτεινές ενδείξεις πρόσδεσης των ζωνών ασφαλείας ανάβουν ή διαφορετικά δοθεί παρόμοια εντολή για να εξασφαλισθεί ότι οι αποσκευές εναποθηκεύονται σε μέρος όπου δεν μπορούν να εμποδίζουν την εκκένωση του αεροσκάφους ή δεν προκαλούν τραυματισμό από πτώση (ή άλλη μετακίνηση) και είναι κατάλληλοι για τη συγκεκριμένη φάση της πτήσης.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.305
Ανεφοδιασμός / αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, ευρίσκονται στο ελικόπτερο ή αποβιβάζονται

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες για τον ανεφοδιασμό / αφαίρεση καυσίμων ενώ οι επιβάτες ευρίσκονται στο ελικόπτερο, είτε με σταματημένα τα στροφεία είτε αυτά περιστρέφονται, ώστε να εξασφαλίζεται ότι λαμβάνονται οι ακόλουθες προφυλάξεις:

(1) Θύρα(ες) από την πλευρά ανεφοδιασμού του ελικοπτέρου παραμένουν κλειστές,

(2) Θύρα(ες) από την πλευρά του ελικοπτέρου που δεν

γίνεται ανεφοδιασμός παραμένουν ανοικτές, εφόσον οι καιρικές συνθήκες το επιτρέπουν,

(3) Εξοπλισμός πυρόσβεσης αντιστοίχου κλίμακας, είναι τοποθετημένός σε κατάλληλες θέσεις ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμος σε περίπτωση που εκδηλωθεί πυρκαγιά,

(4) Ικανοποιητικός αριθμός προσωπικού είναι άμεσα διαθέσιμός για να απομακρύνει τους επιβάτες μακριά από το ελικόπτερο, σε περίπτωση πυρκαγιάς,

(5) Εντός του ελικοπτέρου βρίσκεται επαρκές προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, το οποίο τελεί σε κατάσταση ετοιμότητας για άμεση εκκένωση επείγουσας ανάγκης,

(6) Εάν ανιχνευθεί η παρουσία ατμών καυσίμου στο εσωτερικό του ελικοπτέρου ή δημιουργηθεί οποιοσδήποτε άλλος κίνδυνος κατά την διάρκεια ανεφοδιασμού / αφαίρεσης καυσίμου, ο ανεφοδιασμός σταματά αμέσως,

(7) Ο χώρος του εδάφους κάτω από τις εξόδους που προορίζονται για εκκένωση επείγουσας ανάγκης και οι περιοχές ανάπτυξης ολισθητήρα διατηρούνται καθαροί, και

(8) Πρόβλεψη πρέπει να υπάρχει για ασφαλή και γρήγορη εκκένωση.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375
Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

(α) Έλεγχοι καυσίμου κατά την πτήση

(1) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι σε τακτά διαστήματα διεξάγονται έλεγχοι των καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης. Τα εναπομένοντα καύσιμα καταγράφονται και να αξιολογούνται προκειμένου:

(i) να συγκρίνεται η πραγματική κατανάλωση με την προγραμματισμένη κατανάλωση,

(ii) να ελέγχεται ότι τα εναπομένοντα καύσιμα αρκούν για την ολοκλήρωση της πτήσης, και

(iii) να υπολογίζονται τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στον προορισμό.

(2) Τα σχετικά δεδομένα καυσίμου καταγράφονται.

(β) Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση.

(1) Εάν, ως επακόλουθο ελέγχου των καυσίμων στη διάρκεια της πτήσης, τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στον προορισμό είναι λιγότερα από τα απαιτούμενα καύσιμα εναλλαγής συν τα τελικά εφεδρικά καύσιμα, ο κυβερνήτης πρέπει :

(i) να παρεκκλίνει, ή

(ii) να επανασχεδιάσει την πτήση σύμφωνα με το JAR-OPS 3.295(δ)(1)

εκτός εάν θεωρήσει ότι είναι ασφαλέστερο να συνεχίσει στον προορισμό του εξασφαλίζοντας ότι,

(2) σε προορισμό μικρής απόστασης, όπου δύο ικανοποιητικές, ξεχωριστές περιοχές προσγείωσης και απογείωσης είναι διαθέσιμες και οι καιρικές συνθήκες στον προορισμό είναι σύμφωνες με εκείνες που καθορίζονται για σχεδιασμό πτήσης στο JAR-OPS 3.340(α)(2), ο κυβερνήτης μπορεί να επιτρέψει καύσιμο που προορίζεται για το ελικοδρόμιο εναλλαγής, να χρησιμοποιηθεί πριν την προσγείωση στον προορισμό.

(γ) Εάν, ως επακόλουθο ελέγχου των καυσίμων στη διάρκεια της πτήσης, σε πτήση προς ένα απομονωμένο ελικοδρόμιο προορισμού, σχεδιασμένη σύμφωνα με το AMC OPS 3.225 παράγραφος (3), τα καύσιμα που αναμένεται να έχουν εναπομείνει στο σημείο της τελευταίας πιθανής παρέκκλισης είναι λιγότερα από το άθροισμα των:

(1) καυσίμων για παρέκκλιση προς ελικοδρόμιο το οποίο έχει επιλεγεί σύμφωνα με το JAR-OPS 3.295(β),

(2) των εφεδρικών καυσίμων, και

(3) των τελικών εφεδρικών καυσίμων, ο κυβερνήτης πρέπει:

(i) να παρεκκλίνει, ή

(ii) να συνεχίσει την πορεία προς τον προορισμό, με την προϋπόθεση ότι σε προορισμούς μικρής απόστασης, δύο ικανοποιητικές, ξεχωριστές περιοχές προσγείωσης και απογείωσης είναι διαθέσιμες και ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στον προορισμό είναι σύμφωνες με εκείνες που καθορίζονται για σχεδιασμό πτήσης στο JAR-OPS 3.340(α)(2).

ΤΜΗΜΑ Ε
ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΑΝΤΟΣ ΚΑΙΡΟΥ

Σημείωση : Οποτεδήποτε απαιτείται σ' αυτό το Τμήμα η χρήση εξομοιωτή πτήσης ή μέσο συνθετικής εκπαίδευσης, αυτά εγκεκρίνονται και πρέπει να είναι σύμφωνα με τους όρους των JAR-STD.

JAR-OPS 3.430
Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου - Γενικά

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430)

(α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει, για κάθε ελικοδρόμιο που προτίθεται να χρησιμοποιήσει, επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου, τα οποία δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές που ορίζονται στο Προσάρτημα 1. Η μέθοδος καθορισμού των εν λόγω ελαχίστων πρέπει να είναι αποδεκτή από την Αρχή. Τα ελάχιστα αυτά δεν πρέπει να είναι χαμηλότερα από εκείνα που μπορεί να καθορισθούν για παρόμοια ελικοδρόμια από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο, εκτός εάν έχουν ειδικά εγκριθεί από το κράτος αυτό.

Σημείωση: Η ανωτέρω παράγραφος δεν εμποδίζει τον υπολογισμό ελαχίστων κατά την πτήση για ένα μη προγραμματισμένο ελικοδρόμιο εναλλαγής, εάν πραγματοποιείται σύμφωνα με αποδεκτή μέθοδο.

(β) Κατά τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων ελικοδρομίου τα οποία ισχύουν σε κάθε συγκεκριμένη πτητική λειτουργία, ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη:

(1) τον τύπο, τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του ελικοπτέρου,

(2) τη σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης, την επάρκεια και την πείρα του,

(3) τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων / περιοχών τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που ενδέχεται να επιλεγούν για χρήση,

(4) την επάρκεια και τις επιδόσεις των διαθέσιμων οπτικών και μη επιγείων βοηθημάτων, (βλέπε AMC OPS 3.340(b)(4))

(5) τον εξοπλισμό που φέρει το ελικόπτερο για σκοπούς ναυτιλίας ή/και ελέγχου του ίχνους πτήσης, ανάλογα με την περίπτωση, στη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της ανακοπής (flare), της αιώρησης, της προσγείωσης, της τροχοδρόμησης (roll-out) και της αποτυχημένης προσέγγισης,

(6) τα εμπόδια στις περιοχές των φάσεων προσέγγισης,

αποτυχημένης προσέγγισης και ανόδου που είναι απαραίτητες για την εκτέλεση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και τα απαραίτητα περιθώρια αποφυγής εμποδίων,

(7) το απόλυτο / σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων κατά τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης, και

(8) τα μέσα για τον καθορισμό και την αναφορά μετεωρολογικών συνθηκών.

JAR-OPS 3.435
Ορολογία

(α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν Τμήμα και δεν προσδιορίζονται στο JAR-1, έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) Κυκλική προσέγγιση (Circling). Το τμήμα μίας ενόργανης προσέγγισης που εκτελείται με οπτική επαφή για να φέρει ένα αεροσκάφος σε θέση προσγείωσης ενώ αυτό δεν βρίσκεται σε κατάλληλη θέση για κατευθείαν προσέγγιση.

(2) Διαδικασίες χαμηλής ορατότητας (Low Visibility Procedures, LVP). Οι διαδικασίες που εφαρμόζονται σε ένα ελικοδρόμιο προκειμένου να εξασφαλίζονται ασφαλείς πτητικές λειτουργίες στη διάρκεια προσεγγίσεων ελικοπτέρων Κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ και απογειώσεων χαμηλής ορατότητας.

(3) Απογείωση με χαμηλή ορατότητα (Low Visibility Take-Off, LVTO). Απογείωση όπου η ορατότητα διαδρόμου (RVR) είναι μικρότερη από 400 μέτρα.

(4) Περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωση (Final Approach and Take-off, FATO). Καθορισμένη περιοχή πάνω από την οποία ολοκληρώνεται η τελική φάση του ελιγμού προσέγγισης με σκοπό την αιώρηση ή την προσγείωση και από την οποία αρχίζει ο ελιγμός απογείωσης και η οποία περιλαμβάνει την διαθέσιμη περιοχή ματαίωσης απογείωσης, όπου χρησιμοποιείται η FATO για ελικόπτερα επιδόσεων κλάσης 1.

(5) Προσέγγιση εξ' όψεως. Προσέγγιση μίας πτήσης IFR κατά την οποία μέρος ή ολόκληρη η διαδικασία προσέγγισης δι' οργάνων δεν ολοκληρώνεται και η προσέγγιση εκτελείται με οπτική επαφή του εδάφους.

(6) Βάση νεφών. Το ύψος της βάσης του χαμηλότερου παρατηρημένου ή προβλεπομένου τμήματος νέφους στην περιοχή του αεροδρομίου ή ελικοδρομίου ή εντός μία καθορισμένης περιοχής πτητικής λειτουργίας. Το ύψος της βάσης των νεφών συνήθως μετριέται από το υψόμετρο του αεροδρομίου, αλλά στις περιπτώσεις υπεράκτιων πτητικών λειτουργιών μετριέται από την μέση στάθμη θαλάσσης.

JAR-OPS 3.440
Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα -
Γενικοί κανόνες πτητικής λειτουργίας

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.440)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί καμία πτητική λειτουργία κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ, εκτός εάν:

(1) Κάθε εμπλεκόμενο ελικόπτερο έχει πιστοποιηθεί για πτητικές λειτουργίες με αποφασιστικό σχετικό ύψος χαμηλότερο από 200 πόδια, ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και είναι εξοπλισμένο σύμφωνα με το JAR-AWO ή αντίστοιχο εξοπλισμό αποδεκτό από την Αρχή.

(2) Έχει εισαγάγει και διατηρεί κατάλληλο σύστημα που καταγράφει επιτυχείς και ανεπιτυχείς προσεγγίσεις και/ή αυτόματες προσγειώσεις ώστε να παρακολουθείται η γενική ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

(3) Οι πτητικές λειτουργίες είναι εγκεκριμένες από την Αρχή.

(4) Το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης αποτελείται τουλάχιστον από 2 χειριστές, και

(5) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος καθορίζεται με το ραδιοϋψόμετρο.

(β) Ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί απογειώσεις χαμηλής ορατότητας με ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 150 μέτρα εκτός εάν έχει εγκριθεί από την Αρχή.

JAR-OPS 3.445
Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα - παράγοντες
που λαμβάνονται υπόψη σχετικά με το ελικοδρόμιο

(α) Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί ελικοδρόμιο για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ εκτός εάν το ελικοδρόμιο έχει εγκριθεί για πτητικές λειτουργίες αυτού του είδους από το κράτος στο οποίο βρίσκεται αυτό.

(β) Ο αερομεταφορέας επιβεβαιώνει ότι, στα ελικοδρόμια όπου πρόκειται να εκτελεσθούν πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας, έχουν θεσπιστεί διαδικασίες χαμηλής ορατότητας (LVP) και ότι αυτές εφαρμόζονται.

JAR-OPS 3.450
Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα - εκπαίδευση
και προσόντα

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.450)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, πριν από την εκτέλεση απογείωσης με χαμηλή ορατότητα και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ:

(1) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης :

(i) Ολοκληρώνει τους όρους εκπαίδευσης και ελέγχου που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1, περιλαμβανομένης της εκπαίδευσης με εξομοιωτή πτήσης σε πτητική λειτουργία με οριακές τιμές ορατότητας διαδρόμου (RVR) και αποφασιστικού σχετικού ύψους (DH) ανάλογα με την εγκεκριμένη κατηγορία ΙΙ/ΙΙΙ του αερομεταφορέα, και

(ii) Διαθέτει τα προσόντα που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1.

(2) Η εκπαίδευση και ο έλεγχος πραγματοποιούνται σύμφωνα με λεπτομερές πρόγραμμα μαθημάτων που έχει εγκριθεί από την Αρχή και περιλαμβάνεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Η εκπαίδευση αυτή είναι συμπληρωματική εκείνης που καθορίζεται στο Τμήμα ΙΔ του παρόντος, και

(3) Τα προσόντα του πληρώματος διακυβέρνησης είναι συγκεκριμένα για τη πτητική λειτουργία και τον τύπο του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.455
Πτητική λειτουργία με χαμηλή ορατότητα -
επιχειρησιακές διαδικασίες

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.455)

(α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες και οδηγίες προς χρήση για απογείωση με χαμηλή ορατότητα και πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ. Οι διαδικασίες αυτές περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και περιέχουν τα καθήκοντα των μελών πληρώματος διακυβέρνησης στη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης, προσέγγισης, επίπλευσης (flare), αιώρησης, προσγείωσης, τροχοδρόμησης μετά την προσγείω-

ση (roll out) και αποτυχημένης προσέγγισης, ανάλογα με την περίπτωση.

(β) Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

(1) Η κατάσταση των οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων είναι ικανοποιητική, πριν αρχίσει η διαδικασία απογείωσης με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγισης κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ,

(2) Οι κατάλληλες διαδικασίες χαμηλής ορατότητας εφαρμόζονται, σύμφωνα με τις πληροφορίες που λαμβάνονται από τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, πριν αρχίσει διαδικασία απογείωσης με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγισης κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ, και

(3) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα πριν αρχίσουν την διαδικασία απογείωσης με χαμηλή ορατότητα, σε διάδρομο με ορατότητα (RVR) χαμηλότερη από 150 μέτρα ή προσέγγισης κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ.

JAR-OPS 3.460
Λειτουργία με χαμηλή ορατότητα - ελάχιστος εξοπλισμός

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνει τον ελάχιστο εξοπλισμό που πρέπει να βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας κατά την έναρξη απογείωσης με χαμηλή ορατότητα ή προσέγγισης κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ, σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης ελικοπτέρου (HFM) ή άλλο εγκεκριμένο επίσημο έγγραφο.

(β) Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι η κατάσταση του ελικοπτέρου και των σχετικών εναέριων συστημάτων είναι η κατάλληλη για το είδος της πτητικής λειτουργίας που πρόκειται να εκτελεστεί.

JAR-OPS 3.465
Ελάχιστα πτητικής λειτουργίας για πτήσεις εξ όψεως (VFR)

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.465)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Οι πτήσεις εξ όψεως (VFR) διεξάγονται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως και σύμφωνα με τον πίνακα του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.465,

(2) Υπό τον όρο των παραγράφων (3) και (4) παρακάτω, ελικόπτερα εκτελούν πτητικές λειτουργίες με ορατότητα κατά την πτήση όχι μικρότερη από 1500 μέτρα κατά την διάρκεια της ημέρας και όχι μικρότερη από 5 χλμ κατά την διάρκεια της νύκτας. Όταν υπάρχει οπτική επαφή με το έδαφος, η ορατότητα κατά την πτήση μπορεί να μειωθεί για μικρή χρονική περίοδο στα 800 μέτρα κατά την διάρκεια της ημέρας, εάν το ελικόπτερο ελίσσεται με ταχύτητα που παρέχει το χρονικό περιθώριο να παρατηρείται η αεροπορική κίνηση και οποιαδήποτε εμπόδια για να αποφευχθεί τυχόν σύγκρουση (βλέπε ACJ OPS 3.456). Χαμηλές πτήσεις υπεράνω υδάτινης επιφάνειας και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά, εκτελούνται μόνο με κανόνες πτήσης εξ' όψεως (VFR) και όταν η βάση νεφών είναι μεγαλύτερη των 600 ποδιών κατά την διάρκεια της ημέρας και 1200 ποδιών κατά την διάρκεια της νύκτας.

(3) Οι πτήσεις εξ' όψεως (VFR), σε εναέριο χώρο κλάσης Ζ (Class G), όταν εκτελούνται μεταξύ ελικοδρομίων σε καταστρώματα (εξέδρες) όπου η διαδρομή υπεράνω υδάτινης επιφάνειας είναι μικρότερη από 10νμ, εκτελούνται σύμφωνα με το Προσάρτημα 2 του JAR-OPS 3.465, και

(4) Ειδικές πτήσεις εξ' όψεως (Special VFR) εκτελούνται σύμφωνα με τα ελάχιστα που επιβάλλονται από το κράτος ή την ζώνη κρατών.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430
Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου

(Βλέπε IEM του Προσαρτήματος 1 του JAR-OPS 3.430)

(α) Ελάχιστα Απογείωσης

(1) Γενικά

(i) Τα ελάχιστα απογείωσης που καθιερώνονται από τον αερομεταφορέα εκφράζονται ως όρια μετεωρολογικής ορατότητας ή ορατότητας διαδρόμου (RVR), λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες για κάθε ελικοδρόμιο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί καθώς και τα χαρακτηριστικά του ελικοπτέρου. Όπου υπάρχει συγκεκριμένη ανάγκη ανίχνευσης και αποφυγής εμποδίων στην αναχώρηση ή/και στην αναγκαστική προσγείωση, καθορίζονται συμπληρωματικοί όροι (π.χ. βάση νεφών).

(ii) Ο κυβερνήτης δεν αρχίζει διαδικασία απογείωσης εκτός εάν οι καιρικές συνθήκες στο ελικοδρόμιο αναχώρησης είναι ίσες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα προσγείωσης σε αυτό, εκτός εάν είναι διαθέσιμο κατάλληλο εναλλακτικό ελικοδρόμιο απογείωσης.

(iii) Όταν η αναφερόμενη οριζόντια ορατότητα είναι χαμηλότερη από εκείνη που απαιτείται για απογείωση και η ορατότητα διαδρόμου (RVR) δεν αναφέρεται, η διαδικασία απογείωσης μπορεί να αρχίσει μόνο εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η ορατότητα διαδρόμου (RVR) / οριζόντια ορατότητα κατά μήκος του FATO/διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή μεγαλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.

(iv) Όταν δεν υπάρχει αναφερόμενη οριζόντια ορατότητα ή ορατότητα διαδρόμου (RVR), η διαδικασία απογείωσης μπορεί να αρχίσει μόνο εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η ορατότητα διαδρόμου (RVR) / οριζόντια ορατότητα κατά μήκος του FATO/διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή υψηλότερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.

(2) Αναφορά οπτικής επαφής.

(i) Τα ελάχιστα απογείωσης επιλέγονται ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής καθοδήγηση για τον έλεγχο του ελικοπτέρου σε περίπτωση τόσο διακοπείσας απογείωσης σε δυσμενείς συνθήκες όσο και συνεχιζόμενης απογείωσης μετά από αστοχία της κρίσιμης μονάδας ισχύος.

(ii) Για νυκτερινές πτητικές λειτουργίες πρέπει να είναι διαθέσιμος φωτισμός εδάφους για να φωτίσει το FATO/διάδρομο και οποιαδήποτε εμπόδια, εκτός και συμφωνηθεί διαφορετικά από την Αρχή.

(3) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ οριζόντια ορατότητα

(i) Για πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερα επιδόσεων κλάσης 1, ο αερομεταφορέας καθιερώνει ορατότητα διαδρόμου (RVR) και οριζόντια ορατότητα (VIS) ως την ελάχιστη για απογείωση σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα (Βλέπε IEM του Προσαρτήματος 1 του JAR-OPS 3.340 υποπαράγραφος (α)(3)(i):

Πίνακας 1

Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/οριζόντια ορατότητα για απογείωση

Ελικοδρόμια στην ξηρά με διαδικασίες αναχώρησης IFR	Ορατότητα διαδρόμου (RVR)/ οριζόντια ορατότητα
Χωρίς φωτισμό και χωρίς σήμανση (ημέρα)	250 μ ή η απόσταση για ματαίωση της απογείωσης, όποια από τις δύο είναι μεγαλύτερη
Χωρίς σήμανση (νύκτα)	800 μέτρα
Φωτισμός άκρων διαδρόμου/ FATO και σήμανση κεντρικής γραμμής (άξονα)	200 μέτρα
Φωτισμός άκρων διαδρόμου / FATO, κεντρικής γραμμής (άξονα) και πληροφορίες RVR	150 μέτρα
Ελικοδρόμια σε υπεράκτια εξέδρα	
Πτητική λειτουργία με δύο χειριστές	250 μέτρα (Σημ.1)
Πτητική λειτουργία με ένα χειριστή	500 μέτρα (Σημ.1)

Σημείωση 1: Ο κυβερνήτης επιβεβαιωθεί ότι το ίχνος πτήσης απογείωσης είναι καθαρό εμποδίων.

(ii) Για παράκτιες πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερα επιδόσεων κλάσης 2, ο κυβερνήτης πρέπει να διεξάγει πτήσεις με ελάχιστα απογείωσης 800μ RVR/VIS και να παραμείνει εκτός νεφών κατά τη διάρκεια των ελιγμών απογείωσης μέχρι να επιτύχει ικανότητες επιδόσεων κλάσης 1.

(iii) Για υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερα επιδόσεων κλάσης 2, ο κυβερνήτης πρέπει να τις διεξάγει με ελάχιστα όχι μικρότερα από αυτά της κλάσης 1 και να παραμείνει εκτός νεφών κατά τη διάρκεια των ελιγμών απογείωσης μέχρι να επιτύχει ικανότητες επιδόσεων κλάσης 1. (Βλέπε Σημείωση 1 παραπάνω)

(iv) Ο πίνακας 6 παρακάτω δεν πρέπει να χρησιμοποιείται για την μετατροπή μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) στον υπολογισμό των ελαχίστων απογείωσης.

(β) Προσέγγιση μη ακριβείας

(1) Ελάχιστα συστήματος

(i) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα ελάχιστα συστήματος για διαδικασίες προσέγγισης μη-ακριβείας, οι οποίες βασίζονται στη χρησιμοποίηση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) χωρίς ίχνος καθόδου (μόνο ραδιοβοήθημα ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης (LLZ)), πανκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR), μη κατευθυντικού ραδιοφάρου (NDB), προσέγγισης με ραντάρ επιτήρησης (SRA) και πολύ υψηλής συχνότητας σταθμού εύρεσης κατεύθυνσης (VDF), δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές ελάχιστου ύψους καθόδου (MDH) που ορίζονται στον Πίνακα 2 κατωτέρω.

Πίνακας 2

Ελάχιστα συστήματος για βοηθήματα προσέγγισης μη-ακριβείας

Ελάχιστα συστήματος	
Διευκόλυνση	Χαμηλότερο MDH
ILS (χωρίς ίχνος καθόδου-LLZ)	250 πόδια
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 1/2 νμ)	250 πόδια
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 1 νμ)	300 πόδια
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 2 νμ)	350 πόδια
VOR	300 πόδια
VOR/DME	250 πόδια
NDB	300 πόδια
VDF (QDM & QGH)	300 πόδια

(2) Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH). Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το ελάχιστο ύψος καθόδου για προσέγγιση μη-ακριβείας δεν είναι χαμηλότερο από:

(i) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH)/όριο αποφυγής εμποδίων (OCL) για την κατηγορία του ελικοπτέρου, ή

(ii) το ελάχιστο του συστήματος.

(3) Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος (MDA)/αποφασιστικό σχετικό ύψος (MDH) εκτός εάν μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες αναφορές οπτικής επαφής για τον προβλεπόμενο FATO/διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από το χειριστή:

(i) τμήματα του συστήματος φωτισμού προσέγγισης,

(ii) το κατώφλι,

(iii) οι σημάνσεις κατωφλίου,

(iv) τα φώτα κατωφλίου,

(v) τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου,

(vi) ο ενδείκτης οπτικού ίχνους καθόδου,

(vii) η ζώνη επαφής του συστήματος προσγείωσης με το έδαφος (touchdown zone) ή οι σημάνσεις της ζώνης αυτής (touchdown zone marking).

(viii) τα φώτα της ζώνης επαφής του συστήματος προσγείωσης με το έδαφος (touchdown zone lights),

(ix) τα φώτα άκρων FATO/διαδρόμου, ή

(x) άλλες αναφορές οπτικής επαφής αποδεκτές από την Αρχή.

(4) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR). (Βλέπε AMC OPS 3.430(b)(4).)

(i) Τα κατώτερα ελάχιστα που εφαρμόζονται για προσεγγίσεις μη-ακριβείας με ελικόπτερα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες με επιδόσεις κλάσης 1 ή 2 παρατίθενται στον επόμενο πίνακα:

Πίνακας 3

Ελάχιστα προσέγγισης μη-ακριβείας ελικοδρομίων στην ξηρά

MDH	Ελάχιστα για προσέγγιση μη-ακριβείας (Σημειώσεις 5, 6 και 7) Διευκολύνσεις / Ορατότητα διαδρόμου (RVR)			
	Πλήρεις (1)	Ενδιά-μεσες (2)	Βασικές (3)	Χωρίς (4)
250- 299 πόδια	600μ	800 μ	1000μ	1000μ
300- 449 πόδια	800μ	1000μ	1000μ	1000μ
450 πόδια και άνω	1000μ	1000μ	1000μ	1000μ

Σημείωση 1: Οι πλήρεις διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις FATO / διαδρόμου, 720μ ή περισσότερο από τα φώτα προσέγγισης υψηλής / μέσης έντασης, φώτα άκρων FATO / διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους FATO / διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις FATO / διαδρόμου 420μ -719μ από τα φώτα προσέγγισης υψηλής / μέσης έντασης, φώτα άκρων FATO / διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους FATO / διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 3: Οι βασικές διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις FATO / διαδρόμου, <420μ από τα φώτα προσέγγισης υψηλής / μέσης έντασης, οποιοδήποτε μήκος από τα φώτα προσέγγισης χαμηλής έντασης, φώτα άκρων FATO / διαδρόμου, φώτα κατωφλιού και φώτα τέλους FATO / διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 4: Οι διευκολύνσεις χωρίς φώτα προσέγγισης περιλαμβάνουν σημάνσεις FATO / διαδρόμου, φώτα άκρων FATO / διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους FATO / διαδρόμου ή δεν περιλαμβάνουν καθόλου φώτα.

Σημείωση 5: Οι πίνακες ισχύουν μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με ονομαστικό ίχνος καθόδου έως και 4ο. Μεγαλύτερες γωνίες ίχνους καθόδου συνήθως απαιτούν, η καθοδήγηση οπτικού ίχνους καθόδου (π.χ. PAPI) να είναι επίσης ορατή στο ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH).

Σημείωση 6: Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR) είτε η οριζόντια ορατότητα που μετατρέπεται σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (η) κατωτέρω.

Σημείωση 7: Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος (MDH) που αναφέρεται στον Πίνακα 3 αφορά τον αρχικό υπολογισμό του MDH. Όταν επιλέγεται η συσχετιζόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR), δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση στα πλησιέστερα δέκα πόδια, η οποία μπορεί να πραγματοποιηθεί για επιχειρησιακούς σκοπούς, π.χ. μετατροπή σε ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο ύψος.

(ii) Όπου το σημείο ματαίωσης προσγείωσης είναι 1/2 νμ από το κατώφλι προσγείωσης, τα ελάχιστα προσέγγισης που παρέχονται για πλήρεις διευκολύνσεις μπορεί να χρησιμοποιηθούν χωρίς να ληφθεί υπόψη το μήκος των διατιθέμενων φώτων προσέγγισης. Ωστόσο, φώτα άκρων FATO/διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, και φώτα και σημάνσεις τέλους FATO / διαδρόμου είναι ακόμη απαραίτητα.

(iii) Νυχτερινές πτητικές λειτουργίες. Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες τα φώτα εδάφους πρέπει να είναι διαθέσιμα για να φωτίσουν το FATO / διάδρομο και οποιαδήποτε εμπόδια εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά από την Αρχή.

(iv) Πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος. Για πτητικές λειτουργίες μ' ένα χειριστή η ελάχιστη ορατότητα διαδρόμου (RVR) είναι 800 μέτρα ή ίση με τα ελάχιστα του Πίνακα 3, ανάλογα του ποια τιμή είναι μεγαλύτερη.

(γ) Προσέγγιση ακριβείας - πτητικές λειτουργίες κατηγορίας Ι

(1) Γενικά. Πτητική λειτουργία κατηγορίας Ι είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με χρησιμοποίηση ILS, MLS ή PAR με αποφασιστικό σχετικό ύψος όχι μικρότερο από 200 πόδια και ορατότητα διαδρόμου (RVR) όχι μικρότερη από 500 μέτρα.

(2) Αποφασιστικό σχετικό ύψος(DH). Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσέγγιση ακριβείας κατηγορίας Ι, δεν είναι μικρότερο από:

(i) Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης ελικοπτέρου (HFM) εάν αναφέρεται,

(ii) Το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής,

(iii) Το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) / όριο αποφυγής εμποδίων (OCL) για την κατηγορία του ελικοπτέρου ή

(iv) 200 πόδια.

(3) Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος της κατηγορίας Ι, που καθορίζεται σύμφωνα με τη υποπαράγραφο (γ)(2) ανωτέρω, εκτός εάν μία τουλάχιστον από τις ακόλουθες αναφορές οπτικής επαφής για τον προβλεπόμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από το χειριστή:

(i) Τμήματα του συστήματος φωτισμού προσέγγισης,

(ii) Το κατώφλι,

(iii) Οι σημάνσεις κατωφλίου,

(iv) Τα φώτα κατωφλίου,

(v) Τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου,

(vi) Ο ενδείκτης οπτικού ίχνους καθόδου,

(vii) Η ζώνη επαφής του συστήματος προσγείωσης με το έδαφος (touchdown zone) ή οι σημάνσεις της ζώνης αυτής (touchdown zone marking),

(viii) Τα φώτα της ζώνης επαφής του συστήματος προσγείωσης με το έδαφος (touchdown zone), ή

(ix) Ο φωτισμός των άκρων του FATO / διαδρόμου.

(4) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR). Τα ελάχιστα που πρέπει να εφαρμόζονται για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας Ι από ελικόπτερα επιδόσεων κλάσης 1 και 2 είναι τα επόμενα:

Πίνακας 4

Ελάχιστα προσέγγισης ακριβείας στην ξηρά -

Κατηγορίας Ι

Ελάχιστα προσέγγιση ακριβείας στην ξηρά

Κατηγορίας Ι

(Σημειώσεις 5, 6 και 7)

DH	Διευκολύνσεις / Ορατότητα διαδρόμου (RVR)			
	Πλήρεις (1)	Ενδιά-μεσες (2)	Βασικές (3)	Χωρίς (4)
200 πόδια	500μ	600μ	700μ	1000μ
201- 250 πόδια	550μ	650μ	750μ	1000μ
251-300 πόδια	600μ	700μ	800μ	1000μ
301 πόδια και άνω	750μ	800μ	900μ	1000μ

Σημείωση 1: Οι πλήρεις διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις FATO / διαδρόμου 720μ ή περισσότερο από τα φώτα προσέγγισης υψηλής / μέσης έντασης, φώτα άκρων FATO / διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους FATO / διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου 420μ-719μ από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, φώτα άκρων FATO / διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους FATO / διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 3: Οι βασικές διευκολύνσεις περιλαμβάνουν σημάνσεις FATO / διαδρόμου, <420μ από τα φώτα προσέγγισης υψηλής/μέσης έντασης, οποιοδήποτε μήκος από τα φώτα προσέγγισης χαμηλής έντασης, φώτα άκρων FATO / διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους FATO / διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 4: Οι διευκολύνσεις χωρίς φώτα προσέγγισης περιλαμβάνουν σημάνσεις FATO / διαδρόμου, φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους FATO / διαδρόμου ή δεν περιλαμβάνουν καθόλου φώτα. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 5: Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR) είτε η οριζόντια ορατότητα που μετατρέπεται σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (η) κατωτέρω.

Σημείωση 6: Ο πίνακας ισχύει μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με γωνία ίχνους καθόδου έως και 4^{o}.

Σημείωση 7: Το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) που καθορίζεται στον Πίνακα 4 αναφέρεται στον αρχικό υπολογισμό του DH. Όταν επιλέγεται η συσχετιζόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR), δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση στα πλησιέστερα δέκα πόδια, η οποία μπορεί να έχει πραγματοποιηθεί για επιχειρησιακούς σκοπούς (π.χ. μετατροπή σε αποφασιστικό απόλυτο ύψος(DA)).

(i) Νυχτερινές πτητικές λειτουργίες. Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες τα φώτα εδάφους πρέπει να είναι διαθέσιμα για να φωτίσουν το FATO / διάδρομο και οιαδήποτε εμπόδια εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά από την Αρχή.

(ii) Πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος. Για πτητικές λειτουργίες μ' ένα χειριστή ο αερομεταφορέας υπολογίζει την ελάχιστη ορατότητα διαδρόμου (RVR) για όλες τις προσεγγίσεις σύμφωνα με το JAR-OPS 3.430 και το παρόν Προσάρτημα. Ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 800 μέτρα δεν επιτρέπεται εκτός εάν χρησιμοποιείται κατάλληλος αυτόματος πιλότος σε συνδυασμό με σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή σύστημα προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS), περίπτωση κατά την οποία ισχύουν τα συνήθη ελάχιστα. Το αποφασιστικό σχετικό ύψος που εφαρμόζεται δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 1,25 φορές το ελάχιστο σχετικό ύψος χρήσης του αυτομάτου πιλότου.

(δ) Προσέγγιση ακριβείας στην ξηρά - πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II (Βλέπε IEM του JAR-OPS 3.430(d))

(1) Γενικά. Πτητική λειτουργία κατηγορίας II είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με τη χρήση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) ή συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS) με:

(i) Αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω από 200 πόδια αλλά όχι μικρότερο από 100 πόδια, και

(ii) Ορατότητα διαδρόμου (RVR) τουλάχιστον 300 μέτρα.

(2) Αποφασιστικό σχετικό ύψος. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος για πτητική λειτουργία κατηγορίας II δεν είναι μικρότερο από:

(i) Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο HFM,

(ii) Το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής,

(iii) Το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH)/όριο αποφυγής εμποδίων (OCL) για την κατηγορία του ελικοπτέρου,

(iv) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος στο οποίο το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί πτητική λειτουργία, ή

(v) 100 πόδια.

(3) Αναφορά οπτικής επαφής. Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος κατηγορίας II, που καθορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (δ)(2) ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και μπορεί να διατηρηθεί, αναφορά οπτικής επαφής που περιέχει τμήμα από 3 τουλάχιστον διαδοχικά φώτα, που είναι φώτα της κεντρικής γραμμής (του άξονα) προσέγγισης ή φώτα ζώνης επαφής του συστήματος προσγείωσης με το έδαφος (touchdown zone) ή φώτα κεντρικής γραμμής (άξονα) FATO / διαδρόμου ή φώτα τέλους FATO / διαδρόμου ή συνδυασμός αυτών. Η αναφορά οπτικής επαφής περιλαμβάνει ένα πλευρικό στοιχείο της μορφολογίας του εδάφους, πχ φωτισμό προσέγγισης ή το κατώφλι διαδρόμου προσγείωσης ή συστοιχία φώτων ζώνης επαφής του συστήματος προσγείωσης με το έδαφος (touchdown zone).

(4) Απαιτούμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR). Τα ελάχιστα που εφαρμόζονται για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II από ελικόπτερα επιδόσεων κλάσης 1 είναι τα επόμενα:

Πίνακας 5

Ορατότητα διαδρόμου (RVR) για προσέγγιση κατηγορίας ΙΙ σε σχέση με το DH

Ελάχιστα προσέγγισης ακριβείας ελικοδρομίων στην ξηρά - Κατηγορίας ΙΙ	
DH	Χρήση του αυτομάτου πιλότου κάτω από το DH (Σημείωση 1) RVR
100-120 πόδια	300 μ
121-140 πόδια	400 μ
141 πόδια και πάνω	450 μ

Σημείωση 1: Η αναφορά στην «χρήση του αυτομάτου πιλότου κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH)» στον παρόντα πίνακα, σημαίνει συνεχή χρήση του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης μέχρι σχετικό ύψος που δεν είναι μεγαλύτερο από το 80% του ισχύοντος DH. Συνεπώς, οι απαιτήσεις πτητικής ικανότητας μπορούν, μέσω του ελάχιστου σχετικού ύψους εμπλοκής για το αυτόματο σύστημα ελέγχου πτήσης, να επηρεάσουν το DH που πρέπει να χρησιμοποιηθεί.

(ε) Διατηρείται σκόπιμα κενό

(στ) Κυκλική προσέγγιση στην ξηρά.

(1) Κυκλική προσέγγιση είναι ο όρος που περιγράφει το οπτικό τμήμα μίας ενόργανης προσέγγισης που εκτελείται για να φέρει ένα αεροσκάφος σε θέση προσγείωσης σ' ένα FATO/διάδρομο ενώ αυτό δεν βρίσκεται σε κατάλληλη θέση για κατευθείαν προσέγγιση.

(2) Για κυκλική προσέγγιση το καθοριζόμενο MDH δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 250 πόδια και η οριζόντια ορατότητα δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 800 μέτρα.

Σημείωση: Οπτικός ελιγμός (κυκλική προσέγγιση) με προκαθορισμένο ίχνος είναι μία αποδεκτή διαδικασία στο πλαίσιο των εννοιών αυτής της παραγράφου.

(ζ) Προσέγγιση εξ' όψεως. Ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 800 μέτρα για προσέγγιση εξ' όψεως.

(η) Μετατροπή αναφερόμενης μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR).

(1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μετατροπή της μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) δεν χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των ελαχίστων απογείωσης, των ελαχίστων κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ ή όταν είναι διαθέσιμη αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου (RVR).

(2) Κατά τη μετατροπή μετεωρολογικής ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις εκτός εκείνων που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (η)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι χρησιμοποιείται ο ακόλουθος πίνακας:

Πίνακας 6

Μετατροπή ορατότητας σε ορατότητα διαδρόμου (RVR)

Στοιχεία φωτισμού σε λειτουργία	Ορατότητα διαδρόμου (RVR) = οριζόντια ορατότητα πολλ/σμένη με:	
	Ημέρα	Νύχτα
Φώτα προσέγγισης και φωτισμός διαδρόμου υψηλής έντασης	1,5	2,0
Κάθε είδους εγκατάσταση φωτισμού	1,0	1,5
Χωρίς φωτισμό	1,0	Δεν έχει εφαρμογή

(θ) Προσέγγιση με εναέριο ραντάρ (Airborne Radar Approach, ARA) για πτητικές λειτουργίες πάνω από το νερό. (Βλέπε ΙΕΜ του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.430(i))

(1) Γενικά

(i) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκτελεί ARAs, εκτός εάν εξουσιοδοτηθεί από την Αρχή.

(ii) Προσεγγίσεις με εναέριο ραντάρ επιτρέπονται μόνο σε πλατφόρμες ή σε πλωτά μέσα καθ' οδόν όπου χρησιμοποιείται πολλαπλό πλήρωμα.

(iii) Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αναλάβει μία προσέγγιση με εναέριο ραντάρ εκτός εάν το ραντάρ παρέχει οδηγίες πορείας ώστε να εξασφαλίζεται η αποφυγή εμποδίων.

(iv) Πριν από τη έναρξη της τελικής προσέγγισης ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι υπάρχει ανεμπόδιστη πορεία στην οθόνη του ραντάρ για τα τμήματα της τελικής και αποτυχημένης προσέγγισης. Εάν η πλευρική απόσταση από οιοδήποτε εμπόδιο είναι λιγότερη από 1 νμ, ο κυβερνήτης πρέπει:

(Α) Να προσεγγίζει σε μία κοντινή κατασκευή η οποία θα θεωρείται ως στόχος και κατόπιν να συνεχίζει με οπτική επαφή στην κατασκευή του προορισμού του, ή

(Β) Να εκτελέσει την προσέγγιση από άλλη διεύθυνση η οποία οδηγεί σ' ένα ελιγμό κυκλικής προσέγγισης.

(v) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η βάση των νεφών είναι αρκετά πάνω από το την εξέδρα προσγείωσης ώστε να επιτρέπεται η ασφαλής προσγείωση.

(2) Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH). Παρά τα ελάχιστα των υποπαραγράφων (i) και (ii) παρακάτω, το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 50 πόδια πάνω από το ύψος της εξέδρας.

(i) Το MDH καθορίζεται από ραδιοϋψόμετρο. Το MDH για μία προσέγγιση με εναέριο ραντάρ δεν πρέπει να είναι χαμηλότερο από:

(Α) 200 πόδια την ημέρα, ή

(Β) 300 πόδια την νύκτα.

(ii) Το MDH για μία προσέγγιση που οδηγεί σ' έναν ελιγμό κυκλικής προσέγγισης δεν πρέπει να είναι λιγότερο από :

(Α) 300 πόδια την ημέρα, ή

(Β) 500 πόδια την νύκτα.

(3) Ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου (MDA). Το MDA μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο όταν το ραδιοϋψόμετρο είναι χαλασμένο. Το MDA πρέπει να είναι κατ' ελάχιστο όριο ίσο με το ελάχιστο του MDH + 200 πόδια και να βασίζεται σε βαθμονομημένο βαρόμετρο εγκατεστημένο στον προορισμό ή στο κατώτερο προβλεπόμενο QNH για την περιοχή.

(4) Εμβέλεια απόφασης. Η εμβέλεια απόφασης δεν μπορεί να είναι μικρότερη από 0,75 νμ εκτός αν ο αερομεταφορέας έχει αποδείξει στην Αρχή ότι μία μικρότερη εμβέλεια απόφασης μπορεί να χρησιμοποιηθεί με αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας.

(5) Αναφορά οπτικής επαφής. Κανένας χειριστής δεν επιτρέπεται να συνεχίσει μία προσέγγιση πέραν της εμβέλειας απόφασης ή κάτω από το MDH/MDA εκτός εάν έχει οπτική επαφή με τον προορισμό.

(6) Πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος. Το MDH/MDA για προσέγγιση με εναέριο ραντάρ μ' ένα χειριστή πρέπει να είναι 100 πόδια υψηλότερη από την υπολογιζόμενη στις υποπαραγράφους (2) και (3) παραπάνω. Η εμβέλεια απόφασης δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 1 νμ.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.440
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας -
Γενικοί κανόνες πτητικών λειτουργιών

(α) Γενικά. Οι ακόλουθες διαδικασίες ισχύουν για την εισαγωγή και έγκριση πτητικών λειτουργιών με χαμηλή ορατότητα.

(β) Επίδειξη επιχειρησιακής λειτουργίας συστημάτων εγκατεστημένων στο ελικόπτερο. Ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τους όρους που καθορίζονται στην ακόλουθη υποπαράγραφο (γ), όταν εισάγεται σε χώρα μέλος του JAA, ένα νέος τύπος ελικοπτέρου για πτητική λειτουργία Κατηγορίας II ή III.

Σημείωση: Για τύπους ελικοπτέρων που ήδη χρησιμοποιούνται για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή III σε άλλο κράτος μέλος του JAA ισχύουν οι απαιτήσεις του αποδεικτικού προγράμματος της υποπαραγράφου (στ).

(1) Αξιοπιστία πτητικής λειτουργίας. Το ποσοστό επιτυχίας των Κατηγοριών II και III δεν πρέπει να είναι μικρότερο από εκείνο που απαιτείται κατά JAR-AWO.

(2) Κριτήρια επιτυχημένης προσέγγισης. Μία προσέγγιση θεωρείται επιτυχημένη εάν:

(i) Τα κριτήρια είναι εκείνα του JAR-AWO ή ισοδύναμα αυτού,

(ii) Δεν παρατηρείται καμία αστοχία σε σχετικό σύστημα του ελικοπτέρου.

(γ) Συλλογή δεδομένων στη διάρκεια επίδειξης της επιχειρησιακής λειτουργίας των συστημάτων που είναι εγκατεστημένα σε ελικόπτερο. Γενικά

(1) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει σύστημα αναφοράς ώστε να μπορούν να πραγματοποιούνται έλεγχοι και περιοδικές επιθεωρήσεις στο διάστημα επιχειρησιακής αξιολόγησης, πριν ο αερομεταφορέας λάβει άδεια για τη εκτέλεση πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας II ή III. Το σύστημα αναφοράς περιλαμβάνει όλες τις επιτυχημένες και αποτυχημένες προσεγγίσεις, τα αίτια της αποτυχίας και αρχείο αστοχιών των παρελκόμενων του συστήματος. Το σύστημα αυτό αναφοράς βασίζεται σε αναφορές του πληρώματος διακυβέρνησης και σε αυτόματες καταχωρίσεις, όπως καθορίζεται στις ακόλουθες υποπαραγράφους (δ) και (ε).

(2) Οι καταχωρίσεις των προσεγγίσεων μπορούν να πραγματοποιούνται στη διάρκεια κανονικών πτήσεων γραμμής ή στη διάρκεια άλλων πτήσεων που εκτελούνται από τον αερομεταφορέα.

(δ) Συλλογή δεδομένων στη διάρκεια επίδειξης της επιχειρησιακής λειτουργίας των εγκατεστημένων στο ελικόπτερο συστημάτων - Πτητικές λειτουργίες με DH όχι χαμηλότερο από 50 πόδια

(1) Για πτητικές λειτουργίες με DH όχι χαμηλότερο από 50 πόδια, τα δεδομένα καταγράφονται και αξιολογούνται από τον αερομεταφορέα και από την Αρχή, όταν αυτό είναι απαραίτητο.

(2) Το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης καταγράφει τα ακόλουθα δεδομένα :

(i) Ελικοδρόμιο και διάδρομο που χρησιμοποιήθηκε,

(ii) Καιρικές συνθήκες,

(iii) Χρόνο,

(iv) Αιτία της βλάβης που είχε ως αποτέλεσμα άστοχη προσέγγιση,

(v) Επάρκεια του ελέγχου ταχύτητας,

(vi) Την αντιστάθμιση κατά την ώρα απεμπλοκής του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης,

(vii) Την συμβατότητα του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης, του συστήματος διεύθυνσης πτήσης (flight director) και άλλα πρωτογενή δεδομένα,

(viii) Την ένδειξη της θέσης του ελικοπτέρου σε σχέση με τον κεντρικό άξονα του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) όταν κατεβαίνει δια μέσου του ύψους των 30 μέτρων (100 ποδών), και

(ix) τη θέση επαφής του συστήματος προσγείωσης με το έδαφος.

(3) Ο αριθμός προσεγγίσεων, όπως έχει εγκριθεί από την Αρχή οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στη διάρκεια της αρχικής αξιολόγησης πρέπει να είναι ικανοποιητικός ώστε να αποδεικνύεται ότι η επίδοση του συστήματος σε πραγματική πτητική λειτουργία εναέριας γραμμής είναι τέτοια ώστε να προκύπτει ποσοστό 90% αξιοπιστίας και 95% επιτυχίας στην προσέγγιση.

(ε) Συλλογή δεδομένων στη διάρκεια επίδειξης της επιχειρησιακής λειτουργίας των εγκατεστημένων στο ελικόπτερο συστημάτων με DH μικρότερο από 50 πόδια ή χωρίς DH

(1) Για πτητικές λειτουργίες με DH χαμηλότερο από 50 πόδια ή χωρίς DH, ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης (FDR) ή άλλος εξοπλισμός που δίνει τις κατάλληλες πληροφορίες, πρέπει να χρησιμοποιείται επιπρόσθετα με τις αναφορές του πληρώματος διακυβέρνησης για να επιβεβαιώνεται ότι το σύστημα έχει την ίδια απόδοση σε πραγματική πτητική λειτουργία εναέριας γραμμής με αυτή της σχεδίασής του. Τα ακόλουθα δεδομένα είναι απαραίτητα:

(i) Η κατανομή των παρεκκλίσεων του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) στα 30 μέτρα (100 πόδια), στη θέση επαφής του συστήματος προσγείωσης με το έδαφος και ανάλογα με την περίπτωση, στην αποσύνδεση του συστήματος διατήρησης του α/φους στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση και οι μέγιστες τιμές των παρεκκλίσεων μεταξύ αυτών των σημείων, και

(ii) ο βαθμός καθόδου τη στιγμή της επαφής του συστήματος προσγείωσης με το έδαφος.

(2) Κάθε ανωμαλία κατά την προσγείωση διερευνάται πλήρως χρησιμοποιώντας όλα τα διαθέσιμα δεδομένα για τον προσδιορισμό της αιτίας της.

(στ) Απόδειξη κατά τη πτητική λειτουργία

Σημείωση: Ο αερομεταφορέας που πληροί τους όρους του (β) ανωτέρω, θεωρείται ότι έχει εκπληρώσει τους όρους δοκιμασίας κατά τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας που περιέχονται στην παρούσα παράγραφο.

(1) Το σύστημα πρέπει να επιδεικνύει αξιοπιστία και επίδοση σε πτητικές λειτουργίες επι δρομολογίων που είναι σύμφωνες προς τις αρχές του επιχειρησιακού σχεδιασμού. Πρέπει να πραγματοποιηθεί επαρκής αριθμός επιτυχημένων προσγειώσεων, όπως καθορίζεται από την Αρχή, σε πτητικές λειτουργίες επι δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένων εκπαιδευτικών πτήσεων, χρησιμοποιώντας το σύ-

στημα αυτόματης προσγείωσης και το σύστημα διατήρησης του α/φους στο κεντρικό άξονα του διαδρόμου μετά την προσγείωση που είναι εγκατεστημένο σε κάθε τύπο ελικοπτέρου.

(2) Η επίδειξη πραγματοποιείται με τη χρησιμοποίηση συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) Κατηγορίας II ή Κατηγορίας III. Ωστόσο, εάν ο αερομεταφορέας επιλέξει αυτή τη μέθοδο, οι επιδείξεις μπορούν να γίνονται με διευκολύνσεις άλλου συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) εφόσον καταγράφονται επαρκή δεδομένα με τα οποία μπορεί να καθορίζεται η αιτία της μη ικανοποιητικής επίδοσης.

(3) Εάν ο αερομεταφορέας έχει διαφορετικές παραλλαγές του ίδιου τύπου ελικοπτέρου που χρησιμοποιεί τα ίδια βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης πτήσης, ή διαφορετικά βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης πτήσης για τον ίδιο τύπο ελικοπτέρου, ο αερομεταφορέας αποδεικνύει ότι οι παραλλαγές συμμορφώνονται με τα κριτήρια επίδοσης του βασικού συστήματος, όμως δεν χρειάζεται να πραγματοποιεί πλήρη επιχειρησιακή επίδειξη για κάθε διαφορετική έκδοση.

(4) Όταν ένας αερομεταφορέας εισάγει έναν τύπο ελικοπτέρου που έχει ήδη εγκριθεί από την Αρχή οποιουδήποτε κράτους μέλους του JAA για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή/και III, μπορεί να εγκριθεί ένα μειωμένο πρόγραμμα δοκιμασίας.

(ζ) Συνεχής παρακολούθηση

(1) Μετά την απόκτηση της αρχικής έγκρισης, οι πτητικές λειτουργίες παρακολουθούνται συνεχώς από τον αερομεταφορέα για να ανιχνεύεται οποιαδήποτε ανεπιθύμητη τάση πριν αυτή καταστεί επικίνδυνη. Για τη κάλυψη της παραπάνω απαίτησης μπορούν να χρησιμοποιούνται αναφορές του πληρώματος διακυβέρνησης.

(2) Οι ακόλουθες πληροφορίες διατηρούνται για διάστημα 12 μηνών:

(i) Ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων, ανά τύπο ελικοπτέρου, στις οποίες χρησιμοποιήθηκε εναέριος εξοπλισμός κατηγορίας II ή III για να πραγματοποιηθούν ικανοποιητικές, πραγματικές ή για άσκηση, προσεγγίσεις μέχρι τα ελάχιστα κατηγορίας II ή III, και

(ii) Οι αναφορές ανεπιτυχών προσεγγίσεων ή/και αυτόματων προσγειώσεων, ανά ελικοδρόμιο και αριθμό νηολόγησης ελικοπτέρου, στις ακόλουθες κατηγορίες:

(Α) Σφάλματα εξοπλισμού πτήσης,

(Β) Δυσλειτουργίες επίγειων βοηθημάτων,

(Γ) Αποτυχημένες προσεγγίσεις λόγω οδηγιών της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ή

(Δ) Άλλες αιτίες.

(3) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασία για την παρακολούθηση της επίδοσης του συστήματος αυτόματης προσγείωσης κάθε ελικοπτέρου.

(η) Μεταβατικές περίοδοι

(1) Αερομεταφορείς χωρίς καμία προηγούμενη εμπειρία στην κατηγορία II ή III.

(i) Ο αερομεταφορέας χωρίς προηγούμενη εμπειρία πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή III μπορεί να λάβει έγκριση για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή IIIA, αφού αποκτήσει ελάχιστη πείρα 6 μηνών σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I στο συγκεκριμένο τύπο του ελικοπτέρου.

(ii) Αφού συμπληρώσει 6 μήνες πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II ή IIIA στο συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου, ο αερομεταφορέας μπορεί να λάβει έγκριση για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIB. Όταν χορηγεί τέτοια έγκριση, η Αρχή μπορεί να επιβάλλει, για μία πρόσθετη περίοδο, υψηλότερα ελάχιστα από τα χαμηλότερα που ισχύουν. Η αύξηση των ελαχίστων αναφέρεται συνήθως μόνο στην ορατότητα διαδρόμου (RVR) ή/και σε περιορισμό σε σχέση με πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) και η αύξηση που επιλέγεται δεν πρέπει να απαιτεί οποιαδήποτε μεταβολή στις επιχειρησιακές διαδικασίες.

(2) Αερομεταφορείς με προηγούμενη πείρα κατηγορίας II ή III. Ο αερομεταφορέας με προηγούμενη εμπειρία σε πτητική λειτουργία κατηγορίας II ή III, μπορεί να λάβει έγκριση για μειωμένη μεταβατική περίοδο κατόπιν αίτησης στην Αρχή.

(θ) Συντήρηση του εξοπλισμού Κατηγορίας II, Κατηγορίας III και απογείωσης με χαμηλή ορατότητα (LVTO). Οι οδηγίες συντήρησης για τα συστήματα καθοδήγησης που φέρει το ελικόπτερο καθορίζονται από τον αερομεταφορέα, σε συνεργασία με τον κατασκευαστή, και περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης του ελικοπτέρου του αερομεταφορέα που καθορίζεται στο JAR-OPS 3.910, το οποίο εγκρίνεται από την Αρχή.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.450
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητα - Εκπαίδευση & Προσόντα

(α) Γενικά: Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα εκπαιδευτικά προγράμματα των μελών πληρώματος διακυβέρνησης για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (Low Visibility Operations) περιλαμβάνουν δομημένα μαθήματα εκπαίδευσης τόσο στο έδαφος όσο σε εξομοιωτές πτήσης ή/και σε πτήσεις. Ο αερομεταφορέας μπορεί να συντομεύσει το περιεχόμενο της σειράς μαθημάτων όπως καθορίζεται στις υποπαραγράφους (2) και (3) παρακάτω, με την προϋπόθεση ότι το περιεχόμενο της συντομευμένης σειράς μαθημάτων είναι αποδεκτό από την Αρχή.

(1) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που δεν διαθέτουν πείρα στην Κατηγορία II ή Κατηγορία III πρέπει να ολοκληρώσουν το πλήρες εκπαιδευτικό πρόγραμμα που καθορίζεται στις υποπαράγραφοι (β), (γ) και (δ) κατωτέρω.

(2) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης με πείρα στην Κατηγορία II ή την Κατηγορία III με άλλον αερομεταφορέα JAA, μπορούν να ακολουθούν συντομευμένη σειρά μαθημάτων στο έδαφος.

(3) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης με πείρα στην Κατηγορία II ή την Κατηγορία III με τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα, μπορούν να ακολουθούν συντομευμένη σειρά μαθημάτων στο έδαφος, σε εξομοιωτή πτήσης ή/και σε πτήσεις. Η συντομευμένη σειρά μαθημάτων περιλαμβάνει τουλάχιστον τους όρους των υποπαραγράφων (δ)(1), (δ)(2)(i) ή (δ)(2)(ii), ανάλογα με την περίπτωση, και της υποπαραγράφου (δ)(3)(i).

(β) Εκπαίδευση εδάφους. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το αρχικό τμήμα εκπαίδευσης εδάφους για πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα, καλύπτει τουλάχιστον:

(1) Τα χαρακτηριστικά και τους περιορισμούς του συστήματος ενόργανης προσγείωσης ακριβείας (ILS) ή/και του συστήματος προσγείωσης μικροκυμάτων (MLS),

(2) Τα χαρακτηριστικά των οπτικών βοηθημάτων (visual aids),

(3) Τα χαρακτηριστικά της ομίχλης,

(4) Τις δυνατότητες και τους περιορισμούς λειτουργίας του συγκεκριμένου εναέριου συστήματος,

(5) Τις επιπτώσεις υετού, της συσσώρευσης πάγου, του διατμητικού ανέμου χαμηλού επιπέδου (low level wind shear) και των αναταράξεων,

(6) Την επίδραση συγκεκριμένων δυσλειτουργιών του ελικοπτέρου,

(7) Τη χρήση και τους περιορισμούς συστημάτων εκτίμησης της ορατότητας διαδρόμου (RVR),

(8) Τις αρχές των απαιτήσεων αποφυγής εμποδίων,

(9) Την αναγνώριση και τις ενέργειες που λαμβάνονται σε περίπτωση βλάβης του εξοπλισμού εδάφους,

(10) Τις διαδικασίες και τις προφυλάξεις που τηρούνται όσον αφορά την κίνηση στο έδαφος κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών όταν η ορατότητα διαδρόμου (RVR) είναι 400μ ή μικρότερη και κάθε άλλη συμπληρωματική διαδικασία που απαιτείται για την απογείωση σε συνθήκες ορατότητας κάτω από 150μ,

(11) Τη σπουδαιότητα των αποφασιστικών σχετικών υψών (DH) που βασίζονται σε ραδιοϋψόμετρα και την επίδραση της μορφολογίας του εδάφους στην περιοχή προσέγγισης στις ενδείξεις του ραδιοϋψομέτρου και στα συστήματα αυτόματης προσέγγισης/ προσγείωσης,

(12) Τη σημασία και τη σπουδαιότητα του προειδοποιητικού σχετικού ύψους, εάν ισχύει, και τις ενέργειες στην περίπτωση βλάβης πάνω και κάτω από το προειδοποιητικό σχετικό ύψος (alert height),

(13) Τους όρους σχετικά με τα προσόντα που πρέπει να διαθέτουν οι χειριστές για να αποκτήσουν και να διατηρήσουν την έγκριση για την εκτέλεση απογειώσεων με χαμηλή ορατότητα (LVTO) και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ, και

(14) Τη σπουδαιότητα της ορθής στάσης καθίσματος και θέσης των οφθαλμών.

(γ) Εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης ή/και εκπαίδευση εν πτήσει

(1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης ή/και εν πτήσει για πτητικές λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα (Low Visibility Operations) περιλαμβάνει:

(i) Ελέγχους ικανοποιητικής λειτουργίας του εξοπλισμού, τόσο στο έδαφος όσο και εν πτήσει,

(ii) Την επίδραση στα ελάχιστα που οφείλονται στις αλλαγές στην κατάσταση των επίγειων εγκαταστάσεων,

(iii) Την παρακολούθηση των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και των ενδείξεων του συστήματος αυτόματης προσγείωσης, με έμφαση στις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν στην περίπτωση βλάβης των εν λόγω συστημάτων,

(iv) Τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν στην περίπτωση βλάβης όπως σε κινητήρες, ηλεκτρικά συστήματα, υδραυλικά συστήματα ή συστήματα ελέγχου πτήσης,

(v) Την επίπτωση γνωστών επιχειρησιακών δυσλειτουργιών και τη χρήση εγχειριδίου ελάχιστου εξοπλισμού (MEL),

(vi) Τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας,

(vii) Την καθοδήγηση στις οπτικές υποδείξεις η οποίες απαιτούνται στο αποφασιστικό σχετικό ύψος μαζί με τις πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπόμενη παρέκκλιση από το ίχνος καθόδου ή ίχνος ευθυγράμμισης (localiser), και

(viii) Τη σημασία και τη σπουδαιότητα του προειδοποιητικού σχετικού ύψους, εάν έχει εφαρμογή και τις ενέργειες στην περίπτωση βλάβης πάνω και κάτω από το ύψος αυτό.

(2) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης έχει εκπαιδευτεί για να εκτελεί τα καθήκοντά του και έχει λάβει οδηγίες για το συντονισμό που απαιτείται με τα άλλα μέλη του πληρώματος. Για το σκοπό αυτό πρέπει να χρησιμοποιούνται στο μέγιστο βαθμό κατάλληλα εξοπλισμένοι εξομοιωτές πτήσης.

(3) Η εκπαίδευση χωρίζεται σε φάσεις που καλύπτουν τη κανονική λειτουργία, χωρίς βλάβη του ελικοπτέρου ή του εξοπλισμού, και περιλαμβάνουν τις συνθήκες παντός καιρού που μπορούν να παρουσιαστούν, καθώς και λεπτομερή σενάρια βλάβης του ελικοπτέρου και του εξοπλισμού, που μπορεί να έχει επιπτώσεις στις πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ. Εάν το σύστημα του ελικοπτέρου περιλαμβάνει τη χρήση υβριδικών ή άλλων ειδικών συστημάτων (όπως απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη (head-up displays) ή εξοπλισμό επαύξησης της όρασης (enhanced vision equipment)), τότε τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να εξασκηθούν στη χρήση αυτών των συστημάτων υπό κανονικές και σε μη κανονικές συνθήκες πτητικής λειτουργίας, κατά τη διάρκεια της φάσης εκπαίδευσης με εξομοιωτή πτήσης.

(4) Πρέπει να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση σε διαδικασίες αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων του χειριστή (incapacitation), κατάλληλες για απογειώσεις χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ.

(5) Για ελικόπτερα που δεν διαθέτουν ειδικό για το συγκεκριμένο τύπο εξομοιωτή πτήσης, οι αερομεταφορείς εξασφαλίζουν ότι η φάση της πτητικής εκπαίδευσης που αναφέρεται ειδικά στα σενάρια οπτικής παρακολούθησης των πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας ΙΙ εκτελείται σε εξομοιωτή πτήσης εγκεκριμένο για το σκοπό αυτό από την Αρχή. Η εκπαίδευση αυτή περιλαμβάνει τουλάχιστον τέσσερις προσεγγίσεις. Η εκπαίδευση και οι διαδικασίες που είναι συγκεκριμένες για τον τύπο του ελικοπτέρου, πρέπει να πραγματοποιούνται στο ελικόπτερο.

(6) Η εκπαίδευση κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες ασκήσεις:

i) Προσέγγιση με τη χρησιμοποίηση των κατάλληλων συστημάτων καθοδήγησης της πτήσης, αυτόματους πιλότους και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένων στο ελικόπτερο, στο κατάλληλο αποφασιστικό σχετικό ύψος συμπεριλαμβανομένης και της μετάβασης των συνθηκών πτήσης σε πτήση εξ όψεως και προσγείωση,

ii) Προσέγγιση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία με τη χρησιμοποίηση των κατάλληλων συστημάτων καθοδήγησης της πορείας της πτήσης, αυτόματων πιλότων και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένων στο ελικόπτερο, μέχρι το κατάλληλο αποφασιστικό σχετικό ύψος, ακολουθούμενη από αποτυχημένη προσέγγιση, χωρίς αναφορά σε εξωτερική οπτική επαφή,

(iii) Όπου ενδείκνυται, προσεγγίσεις με τη χρήση αυτόματων συστημάτων πτήσης για αυτόματη επίπλευση (flare), αιώρηση, προσγείωση και τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση (roll-out), και

(iv) Κανονική λειτουργία του εφαρμόσιμου συστήματος με και χωρίς την απόκτηση οπτικών επαφών στο αποφασιστικό σχετικό ύψος.

(7) Οι ακόλουθες φάσεις της εκπαίδευσης περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

(i) Προσεγγίσεις με βλάβη του κινητήρα σε διάφορα στάδια της προσέγγισης,

(ii) Προσεγγίσεις με βλάβες κρίσιμου εξοπλισμού (π.χ. ηλεκτρικά συστήματα, αυτόματα συστήματα ελέγχου πτήσης, επίγεια ή/και συστήματα εγκατεστημένα εντόςτου ελικοπτέρου ILS/MLS και οθόνες απεικόνισης κατάστασης),

(iii) Προσεγγίσεις στις οποίες οι βλάβες του εξοπλισμού αυτόματου ελέγχου πτήσης σε χαμηλό επίπεδο απαιτούν είτε:

(A) Επαναφορά σε συμβατική πτήση για τον έλεγχο της επίπλευσης, της αιώρησης, της προσγείωσης και της τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση ή της αποτυχημένης προσέγγισης, είτε

(B) Επαναφορά σε συμβατική πτήση ή υποβαθμισμένη λειτουργία του αυτόματου συστήματος για τον έλεγχο αποτυχημένων προσεγγίσεων από, στο ή κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα επαφή του συστήματος προσγείωσης με το διάδρομο.

(iv) Βλάβες των συστημάτων που έχουν ως αποτέλεσμα υπερβολική παρέκκλιση του ίχνους ευθυγράμμισης (localizer) ή/και του ίχνους καθόδου (glidepath), τόσο πάνω όσο και κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, στις ελάχιστες συνθήκες οπτικής επαφής που έχουν εγκριθεί για τη πτητική λειτουργία. Επιπλέον, πρέπει σε συνέχεια της συμβατικής προσγείωσης να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση από το χειριστή εάν η απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη αποτελεί υποβαθμισμένη λειτουργία του αυτόματου συστήματος ή η απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη αποτελεί το μοναδικό τρόπο επίπλευσης, και

(v) Βλάβες και διαδικασίες που αφορούν ειδικά τον τύπο ή την παραλλαγή του ελικοπτέρου.

(8) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα παρέχει εξάσκηση στην αντιμετώπιση βλαβών που απαιτούν επαναφορά σε υψηλότερα ελάχιστα.

(9) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα περιλαμβάνει το χειρισμό του ελικοπτέρου σε περίπτωση που, στη διάρκεια προσέγγισης κατηγορίας III με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, η βλάβη έχει ως αποτέλεσμα την απεμπλοκή του αυτόματου πιλότου στο αποφασιστικό σχετικό ύψος ή κάτω από αυτό, όταν η τελευταία αναφερθείσα ορατότητα διαδρόμου (RVR) είναι 300μ ή μικρότερη.

(10) Σε περίπτωση που οι απογειώσεις εκτελούνται με ορατότητα διαδρόμου (RVR) ίση ή μικρότερη από 400μ, πρέπει να παρέχεται εκπαίδευση που καλύπτει τις βλάβες των συστημάτων και τη βλάβη κινητήρα που έχουν ως αποτέλεσμα τη συνέχιση ή τη ματαίωση της απογείωσης.

(δ) Απαιτήσεις εκπαίδευσης μετατροπής για την εκτέλεση απογείωσης χαμηλής ορατότητας και πτητικών λειτουργιών κατηγορίας II και III. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει την ακόλουθη εκπαίδευση σχετική με διαδικασίες χαμηλής ορατότητας εάν μετακινείται σε ένα νέο τύπο ή παραλλαγή ελικοπτέρου με το οποίο εκτελούνται απογειώσεις χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II και III. Οι απαιτήσεις πείρας των μελών πληρώματος διακυβέρνησης προκειμένου να ακολουθήσουν συντομευμένη σειρά μαθημάτων, καθορίζονται στις υποπαραγράφους (α)(2) και (α)(3) ανωτέρω:

(1) Εκπαίδευση εδάφους. Οι σχετικές απαιτήσεις καθορίζονται στην υποπαράγραφο (β) ανωτέρω, λαμβάνοντας υπόψη την εκπαίδευση και την πείρα του μέλους πληρώματος διακυβέρνησης στην Κατηγορία II και την Κατηγορία III.

(2) Εκπαίδευση με εξομοιωτή πτήσης ή/και εκπαίδευση εν πτήσει.

(i) Τουλάχιστον οκτώ προσεγγίσεις ή/και προσγειώσεις σε εξομοιωτή πτήσης εγκεκριμένο για το σκοπό αυτό.

(ii) Όταν δεν υπάρχει ειδικός εξομοιωτής πτήσης για τον τύπο του ελικοπτέρου, απαιτείται να πραγματοποιηθούν εντόςτου ελικοπτέρου το λιγότερο τρεις προσεγγίσεις, συμπεριλαμβανομένου τουλάχιστον ενός κύκλου του ελικοδρομίου.

(iii) Κατάλληλη πρόσθετη εκπαίδευση εάν αυτό απαιτεί οποιοσδήποτε ειδικός εξοπλισμός, όπως απεικόνιση δεδομένων ή ενδείξεων των οργάνων πάνω σε οθόνη, ή εξοπλισμός επαύξησης της όρασης.

(3) Προσόντα πληρώματος διακυβέρνησης. Οι απαιτήσεις προσόντων του πληρώματος διακυβέρνησης είναι συγκεκριμένες για τον αερομεταφορέα και τον τύπο του ελικοπτέρου που χρησιμοποιείται.

(i) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε δοκιμασία πριν εκτελέσει πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή III.

(ii) Η δοκιμασία που αναφέρεται στην υποπαράγραφο (i) ανωτέρω, μπορεί να αντικατασταθεί από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε εξομοιωτή πτήσης ή/και κατά την πτήση που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (δ)(2) ανωτέρω.

(4) Πτήση γραμμής υπό επιτήρηση. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης εκτελεί την ακόλουθη πτήση γραμμής υπό επιτήρηση:

(i) Για την Κατηγορία II, όταν απαιτείται συμβατική προσγείωση από το χειριστή, τουλάχιστον τρεις προσγειώσεις από το χρονικό σημείο αποσύνδεσης του αυτόματου πιλότου,

(ii) Για την κατηγορία III, τουλάχιστον τρεις αυτόματες προσγειώσεις, με την εξαίρεση ότι απαιτείται μία μόνο αυτόματη προσγείωση όταν η απαιτούμενη, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (δ)(2) ανωτέρω, εκπαίδευση έχει πραγματοποιηθεί σε εξομοιωτή πτήσης που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για εκπαίδευση μηδενικού χρόνου πτήσης.

(ε) Πείρα σε τύπο και διακυβέρνηση ελικοπτέρου. Οι ακόλουθες πρόσθετες απαιτήσεις εφαρμόζονται στους κυβερνήτες οι οποίοι είναι νέοι στο συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου:

(1) 50 ώρες ή 20 σκέλη διαδρομών σαν κυβερνήτης (PIC) στο συγκεκριμένο τύπο πριν αρχίσουν να εκτελούν πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II/III, και

(2) έως ότου συμπληρώσουν συνολικά, στο συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου, 100 ώρες ή 40 σκέλη διαδρομών ως PIC, πρέπει να προστίθενται 100 μέτρα στα ισχύοντα ελάχιστα ορατότητας διαδρόμου Κατηγορίας II ή Κατηγορίας III, εκτός εάν τα πρόσωπα αυτά διαθέτουν προγενέστερη έγκριση για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας II ή III με αερομεταφορέα κράτους μέλους του JAA.

(3) Η Αρχή μπορεί να μειώσει τις προαναφερόμενες απαιτήσεις πείρας κυβερνήτη για μέλη πληρώματος διακυβέρνησης που διαθέτουν πείρα κυβερνήτη Κατηγορίας II ή Κατηγορίας III.

(στ) Απογείωση χαμηλής ορατότητας με οριζόντια ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 150μ

(1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι πριν από τη χορήγηση εξουσιοδότησης για την εκτέλεση απογειώσεων με οριζόντια ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 150μ, παρέχεται η ακόλουθη εκπαίδευση:

(i) Κανονική απογείωση υπό ελάχιστες εγκεκριμένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου (RVR),

(ii) Απογείωση υπό ελάχιστες εξουσιοδοτημένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου (RVR) με βλάβη κινητήρα στο ή μετά από το TDP, και

(iii) Απογείωση υπό ελάχιστες εξουσιοδοτημένες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου με βλάβη κινητήρα πριν από το TDP.

(2) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η απαιτούμενη εκπαίδευση, σύμφωνα με το (1) ανωτέρω, πραγματοποιείται σε εγκεκριμένο εξομοιωτή πτήσης. Η εκπαίδευση αυτή περιλαμβάνει τη χρήση κάθε ειδικής διαδικασίας και ειδικού εξοπλισμού. Όταν δεν υπάρχει εγκεκριμένος εξομοιωτής πτήσης, η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τέτοια εκπαίδευση σε ελικόπτερο χωρίς την απαίτηση για ελάχιστες συνθήκες ορατότητας διαδρόμου (RVR). (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965)

(3) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης έχει επιτυχώς ολοκληρώσει έλεγχο πριν αρχίσει να εκτελεί απογειώσεις χαμηλής ορατότητας με ορατότητα διαδρόμου (RVR) μικρότερη από 150μ, εάν ισχύει. Ο έλεγχος μπορεί να αντικατασταθεί μόνο από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε εξομοιωτή πτήσης ή/και εκπαίδευση εν πτήσει όπως καθορίζεται στη υποπαράγραφο (στ)(1) στην αρχική εκπαίδευση μετατροπής σε νέο τύπο ελικοπτέρου.

(ζ) Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος - Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας

(1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, σε συνδυασμό με την κανονική περιοδική εκπαίδευση και τους ελέγχους ικανότητας αερομεταφορέα (Operator Proficiency Check), ελέγχονται οι γνώσεις και η ικανότητα του χειριστή να εκτελεί τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη κατηγορία πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης LVTO, για την οποία έχει λάβει εξουσιοδότηση. Ο απαιτούμενος αριθμός προσεγγίσεων εντός της περιόδου ισχύος του ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα είναι τουλάχιστον δύο, εκ των οποίων μία πρέπει να είναι αποτυχημένη προσέγγιση και τουλάχιστον μία απογείωση χαμηλής ορατότητας στα μικρότερα ισχύοντα ελάχιστα. Οι έλεγχοι αυτοί ισχύουν για χρονική περίοδο έξι(6) μηνών συμπεριλαμβανομένου και του υπολοίπου του μηνός έκδοσης.

(2) Για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας III, ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί εξομοιωτή πτήσης εγκεκριμένο για εκπαίδευση Κατηγορίας III.

(3) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας III σε ελικόπτερα με σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία (fail-passive flight control system), πραγματοποιείται αποτυχημένη προσέγγιση τουλάχιστον μία φορά σε χρονικό διάστημα 18 μηνών, ως συνέπεια βλάβης του αυτόματου πιλότου στο αποφασιστικό σχετικό ύψος ή κάτω από αυτό, όταν η τελευταία αναφερθείσα ορατότητα διαδρόμου (RVR) ήταν 300μ ή μικρότερη.

(4) Η Αρχή μπορεί να χορηγήσει έγκριση (εξουσιοδότηση) για περιοδική εκπαίδευση και έλεγχο για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II σε έναν τύπο ελικοπτέρου όπου δεν υπάρχει εγκεκριμένος εξομοιωτής.

(η) Απαιτήσεις διάθεσης για LVTO και Κατηγορίας II/III.

(1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, για να διατηρήσουν οι χειριστές του το προσόν της κατηγορίας II και της κατηγορίας III, έχουν εκτελέσει τουλάχιστον τρεις προσεγγίσεις και προσγειώσεις χρησιμοποιώντας εγκεκριμένες διαδικασίες κατηγορίας II/III κατά την χρονική διάρκεια των τελευταίων έξι μηνών, εκ των οποίων η μία τουλάχιστον πρέπει να γίνει στο ελικόπτερο.

(2) Η διάθεση για πτητική λειτουργία LVTO διατηρείται με την εξασφάλιση των προσόντων της κατηγορίας II ή III που αναφέρονται στην παράγραφο (η)(1) παραπάνω.

(3) Δεν επιτρέπεται η αντικατάσταση από τον αερομεταφορέα της απαίτησης διάθεσης με περιοδική εκπαίδευση.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.455
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας -
Επιχειρησιακές διαδικασίες

(α) Γενικά. Οι πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας περιλαμβάνουν:

(1) Συμβατική απογείωση ελεγχόμενη από το χειριστή (με ή χωρίς ηλεκτρονικά συστήματα καθοδήγησης),

(2) Προσέγγιση με χρήση του αυτομάτου πιλότου κάτω από το DH, με ελεγχόμενη από το χειριστή επίπλευση, αιώρηση, προσγείωση και τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση,

(3) Προσέγγιση με χρήση του αυτομάτου πιλότου, την οποία ακολουθεί αυτόματη επίπλευση, αιώρηση, αυτόματη προσγείωση και συμβατική διατήρηση τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση, και

(4) Προσέγγιση με χρήση του αυτομάτου πιλότου, την οποία ακολουθεί αυτόματη επίπλευση, αυτόματη προσγείωση και αυτόματη τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση,

όταν η ισχύουσα ορατότητα διαδρόμου (RVR) είναι μικρότερη από 400μ.

Σημείωση 1: Υβριδικό σύστημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε οποιαδήποτε από τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες.

Σημείωση 2: Μπορεί να δοθεί πιστοποίηση και εξουσιοδότηση και για άλλου είδους συστήματα καθοδήγησης ή απεικονίσεων.

(β) Επιχειρησιακές διαδικασίες και οδηγίες

(1) Ο ακριβής χαρακτήρας και το πεδίο εφαρμογής των διαδικασιών και των οδηγιών που δίνονται εξαρτώνται από τον αεροπορικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται και τις διαδικασίες θαλάμου διακυβέρνησης που ακολουθούνται. Ο αερομεταφορέας καθορίζει με σαφήνεια στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης τα καθήκοντα των μελών πληρώματος διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια απογείωσης, προσέγγισης, επίπλευσης, αιώρησης, τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στις ευθύνες του πληρώματος διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια μετάβασης από συνθήκες μη οπτικής επαφής σε συνθήκες οπτικής επαφής, και στις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται όταν επιδεινώνεται η ορατότητα ή όταν παρουσιάζονται βλάβες. Ιδιαίτερη προσοχή

πρέπει να δίνεται στην κατανομή των καθηκόντων θαλάμου διακυβέρνησης έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο φόρτος εργασίας του χειριστή που αποφασίζει να προσγειωθεί ή να πραγματοποιήσει αποτυχημένη προσέγγιση, του επιτρέπει να αφοσιωθεί στη διαδικασία της επίβλεψης και της λήψης αποφάσεων.

(2) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τις λεπτομερείς επιχειρησιακές διαδικασίες και οδηγίες στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Οι οδηγίες πρέπει να είναι συμβατές με τους περιορισμούς και τις υποχρεωτικές διαδικασίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου (HFM) και να καλύπτουν ειδικότερα τα ακόλουθα σημεία:

(i) Τους ελέγχους για την ικανοποιητική λειτουργία του εξοπλισμού του ελικοπτέρου, τόσο πριν την αναχώρηση όσο και κατά την πτήση,

(ii) Την επίπτωση στα ελάχιστα που είναι αποτέλεσμα μεταβολών στην κατάσταση επίγειων εγκαταστάσεων και εγκαταστημένων στο α/φος συστημάτων,

(iii) Τις διαδικασίες για την απογείωση, την προσέγγιση, την επίπλευση, την αιώρηση, την προσγείωση, την τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση και την αποτυχημένη προσέγγιση,

(iv) Τις διαδικασίες που ακολουθηθούνται σε περίπτωση βλαβών, προειδοποιήσεων και μη κανονικών καταστάσεων,

(v) Την απαιτούμενη αναφορά ελάχιστης οπτικής επαφής,

(vi) Τη σπουδαιότητα της ορθής στάσης καθίσματος και θέσης των οφθαλμών,

(vii) Τις ενέργειες οι οποίες ενδέχεται να είναι απαραίτητες να αναληφθούν ως συνέπεια της επιδείνωσης της οπτικής επαφής,

(viii) Την κατανομή των καθηκόντων του πληρώματος σε σχέση με την εκτέλεση των διαδικασιών σύμφωνα με τις διατάξεις των υποπαραγράφων (i) έως (iv) και (vi) ανωτέρω, ώστε να επιτρέψουν στον κυβερνήτη να αφοσιωθεί κυρίως στην επίβλεψη και τη λήψη αποφάσεων,

(ix) Την απαίτηση όλες οι κλήσεις με σχετικό ύψος κάτω από 200 πόδια να βασίζονται στο ραδιοϋψόμετρο και ο ένας χειριστής να συνεχίσει να παρακολουθεί τα όργανα του ελικοπτέρου έως ότου ολοκληρωθεί η προσγείωση,

(x) Την απαίτηση για προστασία της ευαίσθητης περιοχής του πομπού του συστήματος ευθυγράμμισης με τον διάδρομο προσγείωσης,

(xi) Τη χρήση πληροφοριών που αναφέρονται στη ταχύτητα αέρα, στον διατμητικό άνεμο (wind shear), τις αναταράξεις, την κατάσταση του διαδρόμου και τη χρήση πολλαπλών μετρήσεων ορατότητας διαδρόμου,

(xii) Τις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για πρακτική εξάσκηση σε προσεγγίσεις και προσγειώσεις σε διαδρόμους στους οποίους δεν ισχύουν οι πλήρεις διαδικασίες ελικοδρομίου για ενόργανη προσέγγιση ακριβείας Κατηγορίας II ή III,

(xiii) Τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας, και

(xiv) Πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπτή παρέκκλιση από το ίχνος καθόδου ή/και το ίχνος ευθυγράμμισης με τον διάδρομο προσγείωσης του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS).

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.465

Ελάχιστες τιμές ορατότητας για πτητικές λειτουργίες πτήσης εξ όψεως (VFR)

Κατηγορία εναέριου χώρου	ΑΒ Γ Δ Ε	ΣΤ	Ζ
		Πάνω από 900 μέτρα (3000 πόδια) από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL) ή πάνω από 300 μέτρα (1000 πόδια) από το έδαφος, όποια είναι υψηλότερη	Ίση ή μικρότερη από 900 μέτρα (3000 πόδια) πάνω από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL) ή 300 μέτρα (1000 πόδια) πάνω από το έδαφος, όποια είναι υψηλότερη
Απόσταση από νέφη	1500 μέτρα οριζοντίως 300 μέτρα (1000 πόδια) κατακορύφως		Εκτός νεφών και εν όψει της επιφάνειας
Ορατότητα πτήσης	8 χλμ επί και άνω των 3050 μέτρων (10.000 ποδών) από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL) (Σημείωση 1) 5 χλμ κάτω από 3050 μέτρα (10.000 πόδια) πάνω από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL) (Σημείωση 2)		5 χλμ (Σημείωση 2)

Σημείωση 1: Όταν το σχετικό ύψος του μεταβατικού απόλυτου ύψους (transition altitude) είναι μικρότερο από 3050 μέτρα (10.000 πόδια) πάνω από την μέση στάθμη θάλασσας (AMSL), πρέπει να χρησιμοποιείται η έκφραση επίπεδο πτήσης (FL) 100 και όχι 10.000 πόδια.

Σημείωση 2: Ελικόπτερα μπορούν να ίπτανται με ορατότητα πτήσης μέχρι τα 1500 μέτρα κατά την διάρκεια της ημέρας, με την προϋπόθεση ότι η αρμόδια Αρχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας επιτρέπει τη χρήση ορατότητας πτήσης μικρότερης από 5 χλμ, και οι συνθήκες είναι τέτοιες ώστε, να είναι μικρό το ενδεχόμενο το ελικόπτερο να έρθει αντιμέτωπο με άλλη κυκλοφορία, και η ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα (IAS) είναι 140 κόμβοι ή μικρότερη. Εφόσον ορίζεται σχετικά από την αρμόδια Αρχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας, μπορεί να επιτραπεί να πετούν ελικόπτερα με ορατότητα πτήσης μέχρι τα 800μ κατά την διάρκεια της ημέρας.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.465

Ελάχιστα για πτήσεις μεταξύ ελικοδρομίων εξέδρας ευρισκόμενα εντός εναερίου χώρου κατηγορίας Z

	Ημέρα		Νύκτα	
	Σχετικό (Σημ. 1)	Ορατότητα ύψος	Σχετικό ύψος	Ορατότητα (Σημ. 1)
Ένα χειριστή	300 πόδια	3 χλμ.	500 πόδια	5 χλμ.
Δύο χειριστές	300 πόδια	2 χλμ. (Σημ. 2)	500 πόδια	5 χλμ. (Σημ. 3)

Σημείωση 1: Η βάση νεφών πρέπει να είναι τέτοια ώστε να επιτρέπει την πτήση στο καθορισμένο ύψος, κάτω από αυτό και εκτός νεφών.

Σημείωση 2: Ελικόπτερα μπορούν να ίπτανται με ορατότητα πτήσης μέχρι τα 800 μέτρα, με την προϋπόθεση ότι ο προορισμός ή μία ενδιάμεση κατασκευή προσγείωσης είναι συνεχώς ορατή.

Σημείωση 3: Ελικόπτερα μπορούν να ίπτανται με ορατότητα πτήσης μέχρι τα 1500 μέτρα, με την προϋπόθεση ότι ο προορισμός ή μία ενδιάμεση κατασκευή προσγείωσης είναι συνεχώς ορατή.

ΤΜΗΜΑ ΣΤ
ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

JAR-OPS 3.470
Δυνατότητα εφαρμογής

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία ελικοπτέρων τα οποία έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών πάνω από 19 ή ελικόπτερα τα οποία επιχειρούν πτηκή λειτουργία προς /από ελικοδρόμια που βρίσκονται σε πυκνοκατοικημένο αφιλόξενο περιβάλλον, εκτελείται σύμφωνα με το Τμήμα Ζ (Επιδόσεων Κλάσης 1).

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία ελικοπτέρων τα οποία έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών 19 ή λιγότερων θέσεων αλλά πάνω από 9, εκτελείται σύμφωνα με το Τμήμα Η (Επιδόσεων Κλάσης 2), εκτός εάν γίνεται διαφορετική αναφορά στην υποπαράγραφο (α).

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η πτητική λειτουργία ελικοπτέρων τα οποία έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών 9 ή λιγότερων θέσεων, εκτελείται σύμφωνα με τα Τμήματα Ζ, Η ή Θ του παρόντος (Επιδόσεων Κλάσης 1, 2 ή 3), εκτός εάν γίνεται διαφορετική αναφορά στην υποπαράγραφο (α).

JAR-OPS 3.475
Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μάζα του ελικοπτέρου:

(1) στην αρχή της απογείωσης ή σε περίπτωση εκ νέου σχεδιασμού κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(2) στο σημείο από το οποίο ξεκινά η εφαρμογή του αναθεωρημένου επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης,

δεν υπερβαίνει τη μάζα, η οποία καθιστά εφικτή τη συμμόρφωση προς τους όρους του αντίστοιχου τμήματος, αναφορικά με την πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί, επιτρέποντας αναμενόμενες μειώσεις μάζας καθώς εξελίσσεται η πτήση, και για τόση απόρριψη καυσίμων όση προβλέπεται για τη συγκεκριμένη απαίτηση.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων (performance data) τα οποία περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτέρου (HFM), χρησιμοποιούνται προκειμένου να προσδιοριστεί η συμμόρφωση προς τους όρους του αντίστοιχου τμήματος, και συμπληρώνονται, όπως απαιτείται, με άλλα δεδομένα αποδεκτά από την Αρχή, όπως καθορίζεται στο αντίστοιχο τμήμα. Σε περίπτωση εφαρμογής συντελεστών που καθορίζονται στο αντίστοιχο τμήμα, μπορούν να ληφθούν υπόψη όσοι επιχειρησιακοί συντελεστές (operational factors) έχουν ήδη περιληφθεί στα δεδομένα επιδόσεων του Εγχειριδίου Πτήσης του Ελικοπτέρου ώστε να αποφευχθεί η διπλή εφαρμογή συντελεστών.

(γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τους όρους του αντίστοιχου τμήματος, λαμβάνεται δεόντως υπόψη η διαμόρφωση του ελικοπτέρου, οι περιβαλλοντολογικές συνθήκες και η λειτουργία συστημάτων που έχουν αντίθετη επίδραση στις επιδόσεις.

JAR-OPS 3.480
Ορολογία

α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στα τμήματα ΣΤ, Ζ, Η, Θ και Ι, και δεν καθορίζονται στις JAR-1, έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) Ως «Κατηγορία Α», όσο αφορά τα ελικόπτερα, νοούνται τα πολυκινητήρια ελικόπτερα σχεδιασμένα με χαρακτηριστικά μόνωσης στους κινητήρες και στα συστήματα, όπως καθορίζονται στο JAR-27/29 ή αντιστοίχων, αποδεκτών από το JAA και το Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτέρου (HFM), πληροφοριών επιδόσεων οι οποίες βασίζονται στην έννοια της βλάβης του κρίσιμου κινητήρα, η οποία έννοια εξασφαλίζει ικανοποιητικό προκαθορισμένο εμβαδόν επιφάνειας και ικανοποιητική δυνατότητα ισχύος για την συνέχιση ασφαλούς πτήσης στην περίπτωση βλάβης κινητήρος.

(2) Ως «Κατηγορία Β», όσο αφορά τα ελικόπτερα, νοούνται τα μονοκινητήρια ή πολυκινητήρια ελικόπτερα τα οποία δεν πληρούν όλα τα πρότυπα της Κατηγορίας Α. Τα ελικόπτερα Κατηγορίας Β δεν διαθέτουν εγγυημένη ικανότητα παραμονής στον αέρα στην περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα και απαιτείται η εκτέλεση μίας μη προγραμματισμένης προσγείωσης.

(3) Δεσμευτικό σημείο (Committal Point, CP). Ονομάζεται το σημείο κατά την προσέγγιση στο οποίο ο χειριστής που χειρίζεται τα χειριστήρια (Pilot Flying, PF) αποφασίζει ότι, στην περίπτωση που αντιληφθεί βλάβη κινητήρα, η ασφαλέστερη επιλογή είναι η συνέχιση της πτήσης στην εξέδρα προσγείωσης.

(4) Πυκνοκατοικημένη περιοχή (Congested Area). Σε σχέση με μία πόλη, κωμόπολη ή συνοικισμό, θεωρείται οιαδήποτε περιοχή η οποία ουσιαστικά χρησιμοποιείται για οικιστικούς, εμπορικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς (βλέπε επίσης τους ορισμούς του φιλόξενου και αφιλόξενου περιβάλλοντος).

(5) Καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση (Defined point after take-off, DPATO). Το σημείο, εντός της φάσης απογείωσης και αρχικής ανόδου, πριν από το οποίο η ικανότητα του ελικοπτέρου να συνεχίσει την πτήση με ασφάλεια, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, δεν εξασφαλίζεται και μπορεί να απαιτηθεί μία αναγκαστική προσγείωση.

(6) Καθορισμένο σημείο πριν την προσγείωση (Defined point before landing, DPBL). Το σημείο, εντός της φάσης προσέγγισης και προσγείωσης, μετά από το οποίο η ικα-

νότητα του ελικοπτέρου να συνεχίσει την πτήση με ασφάλεια, με εκτός λειτουργίας την κρίσιμη μονάδα ισχύος, δεν εξασφαλίζεται και μπορεί να απαιτηθεί μία αναγκαστική προσγείωση.

Σημείωση: Τα καθορισμένα σημεία (Defined point) εφαρμόζονται μόνο στα ελικόπτερα που εκτελούν πτητική λειτουργία μόνο επιδόσεων κλάσης 2.

(7) Απόσταση DR. Η οριζόντια απόσταση την οποία το ελικόπτερο έχει διανύσει από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης.

(8) Υπερυψωμένο ελικοδρόμιο. Το ελικοδρόμιο το οποίο είναι τουλάχιστον 3 μέτρα πάνω από την περιβάλλουσα επιφάνεια.

(9) Χρόνος έκθεσης (Exposure time). Η ακριβής χρονική περίοδος κατά την διάρκεια της οποίας η επίδοση του ελικοπτέρου με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας σε άπνοια δεν εγγυάται μια ασφαλή αναγκαστική προσγείωση ή την ασφαλή συνέχιση της πτήσης. (Βλέπε επίσης τον ορισμό «μέγιστος επιτρεπόμενος χρόνος έκθεσης»).

(10) Ελικοδρόμιο Εξέδρας (Helideck). Το ελικοδρόμιο το οποίο ευρίσκεται πάνω σε μία πλωτή ή σταθερή υπεράκτια κατασκευή.

(11) Ελικοδρόμιο. Το αεροδρόμιο ή η καθορισμένη περιοχή στην ξηρά, στο νερό ή η κατασκευή η οποία χρησιμοποιείται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθεί εξολοκλήρου ή μέρος της για την άφιξη, αναχώρηση και επίγεια κίνηση των ελικοπτέρων.

(12) Αφιλόξενο περιβάλλον (Hostile environment):

(i) Ένα περιβάλλον στο οποίο:

(Α) Ασφαλής αναγκαστική προσγείωση δεν μπορεί να ολοκληρωθεί διότι η επιφάνεια είναι ανεπαρκής, ή

(Β) Οι επιβαίνοντες στο ελικόπτερο δεν μπορούν να προστατευθούν ικανοποιητικά από τα στοιχεία της φύσης, ή

(Γ) Η αντίδραση / δυνατότητα για έρευνα και διάσωση δεν εξασφαλίζεται σύμφωνα με την αναμενόμενη έκθεση (σε κίνδυνο), ή

(Δ) Υπάρχει μια ανεπίτρεπτη πιθανότητα διακινδύνευσης προσώπων ή ιδιοκτησιών στο έδαφος.

(ii) Σε οποιαδήποτε περίπτωση, οι επόμενες περιοχές θεωρούνται αφιλόξενες:

(Α) Για πτητικές λειτουργίες, πάνω από υδάτινες επιφάνειες σε περιοχές της ανοικτής θάλασσας προκαθορισμένες από την Αρχή του ενδιαφερόμενου Κράτους που βρίσκονται βορείως των 45^{O}N και νοτίως των 45^{O}S, ή

(Β) Εκείνα τα μέρη μίας πυκνοκατοικημένης περιοχής που δεν διαθέτουν επαρκείς χώρους για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση. (Βλέπε ΙΕΜ OPS 3.480(a)(12)).

(13) Αποφασιστικό σημείο προσγείωσης (Landing decision point, LDP). Το σημείο που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό επιδόσεων προσγείωσης, από όπου η προσγείωση μπορεί να συνεχισθεί με ασφάλεια ή μπορεί να αρχίσει η διαδικασία ματαίωσης προσγείωσης, όταν αναγνωρισθεί στο σημείο αυτό η βλάβη της μονάδος ισχύος.

(14) Διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (Landing Distance Available). Το μήκος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης συν την οιαδήποτε επιπρόσθετη περιοχή η οποία έχει δηλωθεί διαθέσιμη και κατάλληλη για ελικόπτερα να εκπληρώσουν τον ελιγμό προσγείωσης από ένα καθορισμένο ύψος.

(15) Απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης. Η οριζόντια απόσταση η οποία απαιτείται για την προσγείωση και την πλήρη στάση από ένα σημείο που βρίσκεται 10,7μ (35 πόδια) πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης.

(16) Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών. Η μέγιστη χωρητικότητα θέσεων επιβατών ενός ελικοπτέρου, στην οποία δεν περιλαμβάνονται οι θέσεις του πληρώματος, οι οποίες χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα, και που είναι εγκεκριμένες από την Αρχή και περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(17) Μέγιστός επιτρεπόμενος χρόνος έκθεσης. Η χρονική περίοδος, καθοριζόμενη με βάση τη καταγεγραμμένη συχνότητα βλάβης της μονάδος ισχύος για τον τύπο κινητήρος του ελικοπτέρου, κατά την διάρκεια της οποίας η πιθανότητα βλάβης της μονάδος ισχύος είναι δυνατόν να προεξοφληθεί. (Βλέπε επίσης τον ορισμό του χρόνου έκθεσης).

(18) Φιλόξενο περιβάλλον (Non-hostile environment).

(i) Ένα περιβάλλον στο οποίο:

(Α) Μπορεί να ολοκληρωθεί, ασφαλής αναγκαστική προσγείωση,

(Β) Οι επιβαίνοντες στο ελικόπτερο μπορούν να προστατευθούν από τα στοιχεία της φύσης, και

(Γ) Η αντίδραση / δυνατότητα για έρευνα και διάσωση εξασφαλίζεται σύμφωνα με την προβλεπόμενη έκθεση.

(ii) Σε οποιαδήποτε περίπτωση, εκείνα τα μέρη μίας πυκνοκατοικημένης περιοχής στην οποία υπάρχουν επαρκείς χώροι για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση, θεωρούνται φιλόξενα.

(19) Εμπόδια. Στα εμπόδια περιλαμβάνονται οι επιφάνειες της γης, είτε ξηράς είτε θάλασσας.

(20) Επιδόσεις κλάσης 1. Πτητικές λειτουργίες επιδόσεων κλάσης 1 είναι αυτές κατά τις οποίες οι επιδόσεις του ελικοπτέρου είναι τέτοιες ώστε, σε περίπτωση βλάβης της κρισίμου μονάδος ισχύος, το ελικόπτερο είναι ικανό, εξαρτωμένου του χρόνου που θα συμβεί η βλάβη, να προσγειωθεί εντός της διαθέσιμης απόστασης ματαιωθείσης απογείωσης ή να συνεχίσει με ασφάλεια την πτήση του σε ένα κατάλληλο πεδίο προσγείωσης.

(21) Επιδόσεις κλάσης 2. Πτητικές λειτουργίες επιδόσεων κλάσης 2 είναι αυτές κατά τις οποίες, οι επιδόσεις του ελικοπτέρου είναι τέτοιες ώστε στην περίπτωση βλάβης της κρισίμου μονάδος ισχύος, το ελικόπτερο έχει διαθέσιμη επίδοση ώστε να συνεχίσει με ασφάλεια την πτήση του, εκτός από την περίπτωση που η βλάβη συμβεί νωρίς κατά την διάρκεια του ελιγμού απογείωσης ή αργά κατά τον ελιγμό προσγείωσης, όπου στην περιπτώση αυτή μπορεί να απαιτηθεί αναγκαστική προσγείωση.

(22) Επιδόσεις κλάσης 3. Πτητικές λειτουργίες επιδόσεων κλάσης 3 είναι αυτές κατά τις οποίες, οι επιδόσεις του ελικοπτέρου είναι τέτοιες ώστε στην περίπτωση βλάβης της κρισίμου μονάδος ισχύος σε οποιαδήποτε στιγμή κατά την διάρκεια της πτήσης, αναγκαστική προσγείωση ενδέχεται να απαιτηθεί σ' ένα πολυκινητήριο ελικόπτερο, αλλά απαιτείται οπωσδήποτε σ' ένα μονοκινητήριο.

(23) Απαιτούμενη απόσταση ματαιωθείσης απογείωσης. Η οριζόντια απόσταση που απαιτείται από την έναρξη της απογείωσης μέχρι το σημείο όπου το ελικόπτερο

έρχεται σε πλήρη στάση μετά από μία βλάβη στην μονάδα ισχύος και ματαίωση της απογείωσης στο αποφασιστικό σημείο απογείωσης.

(24) Αναφερόμενη συνιστώσα αντιθέτου ανέμου. Ως αναφερόμενη συνιστώσα αντιθέτου ανέμου νοείται αυτή που αναφέρεται κατά τον χρόνο σχεδιασμού της πτήσης και η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει σημαντική αλλαγή στο διάνυσμα του ανέμου πριν από την απογείωση.

(25) Σημείο περιστροφής (Rotation point, RP). Ως σημείο περιστροφής ορίζεται το σημείο όπου γίνεται μία εφαρμογή στο χειριστήριο πορείας για να ξεκινήσει μια αλλαγή της στάσης της κεφαλής προς τα κάτω, κατά την διάρκεια πτήσης στο ίχνος απογείωσης. Είναι το τελευταίο σημείο στο ίχνος απογείωσης από το οποίο, όταν διαπιστωθεί βλάβη κινητήρα, μία αναγκαστική προσγείωση στην εξέδρα μπορεί να επιτευχθεί.

(26) R. Ακτίνα στροφείου.

(27) Ασφαλής αναγκαστική προσγείωση. Η αναπόφευκτη προσγείωση ή προσθαλάσσωση όπου υπάρχουν εύλογες πιθανότητες να μην προκληθούν τραυματισμοί στους επιβαίνοντες του αεροσκάφους ή στους ευρισκόμενους στην επιφάνεια του εδάφους ή της θάλασσας.

(28) Αποφασιστικό σημείο απογείωσης (Take-off decision point, TDP). Το σημείο που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό επιδόσεων απογείωσης από όπου, όταν διαπιστωθεί στο σημείο αυτό μια βλάβη μονάδος ισχύος τότε είτε μια ματαίωση απογείωσης μπορεί να εκτελεστεί ή μια απογείωση μπορεί να συνεχισθεί με ασφάλεια,

(29) Διαθέσιμη απόσταση απογείωσης (Take-off distance available). Το μήκος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης συν το μήκος της περιοχής ελεύθερης εμποδίων (clearway) για ελικόπτερο (αν παρέχεται), η οποία έχει δηλωθεί διαθέσιμη και κατάλληλη για ελικόπτερα να ολοκληρώσουν την απογείωση.

(30) Απαιτούμενη απόσταση απογείωσης. Η οριζόντια απόσταση η οποία απαιτείται από την αρχή της απογείωσης μέχρι του σημείου όπου θα επιτευχθεί η VTOSS, ένα ύψος 10,7μ (35 πόδια) πάνω από την επιφάνεια απογείωσης και θετικός βαθμός ανόδου, μετά από βλάβη της κρίσιμής μονάδος ισχύος στο σημείο TDP, και με τις εναπομένουσες μονάδες ισχύος να λειτουργούν εντός των εγκεκριμένων ορίων.

(31) Μάζα απογείωσης. Ως μάζα απογείωσης ενός ελικοπτέρου νοείται η μάζα του, που συμπεριλαμβάνει κάθε αντικείμενο και κάθε πρόσωπο που μεταφέρεται κατά την έναρξη της απογείωσης.

(32) Περιοχή προσγείωσης και ανύψωσης (Touchdown and lift-off area). Η περιοχή η οποία μπορεί να δεχθεί φορτία και στην οποία μπορεί να προσγειωθεί ή να ανυψωθεί ελικόπτερο.

(33) Vy. Βέλτιστος βαθμός για ταχύτητα ανόδου.

(β) Οι όροι «απαιτούμενη απόσταση απογείωσης», «ίχνος πτήσης απογείωσης», «κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας σε ίχνος πτήσης διαδρομής» όλοι έχουν τις δικές τους ερμηνείες που καθορίζονται άλλοτε στις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας σύμφωνα με τις οποίες το ελικόπτερο έχει πιστοποιηθεί και άλλοτε από την Αρχή, εάν αυτή κρίνει ότι τα δεδομένα που παρέχονται στο Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτέρου είναι ανεπαρκή για να αποδείξουν συμμόρφωση προς τους επιχειρησιακούς περιορισμούς επιδόσεων.

ΤΜΗΜΑ Ζ
ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΛΑΣΗΣ 1

JAR-OPS 3.485
Γενικά

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ελικόπτερα τα οποία επιχειρούν με επιδόσεις κλάσης 1 είναι πιστοποιημένα στην Κατηγορία Α.

JAR-OPS 3.490
Απογείωση

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο τμήμα επιδόσεων κατηγορίας Α στο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου (HFM) για το απόλυτο ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο ελικοδρόμιο απογείωσης. (Βλέπε IEM OPS 3.490(a)(1) & IEM OPS 3.510(a)(1).)

(2) Για ελικοδρόμια τα οποία δεν είναι υπερυψωμένα η μάζα απογείωσης είναι τέτοια ώστε:

(i) Η απαιτούμενη απόσταση ματαίωσης απογείωσης δεν υπερβαίνει την διαθέσιμη απόσταση ματαίωσης απογείωσης, και

(ii) Η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης δεν υπερβαίνει την διαθέσιμη απόσταση απογείωσης.

(3) Για υπερυψωμένα ελικοδρόμια και εξέδρες προσγείωσης ελικοπτέρων, η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα απογείωσης η οποία καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτέρου (HFM) για τις χρησιμοποιούμενες διαδικασίες απογείωσης και είναι τέτοιες ώστε το ελικόπτερο να είναι ικανό:

(i) Στην περίπτωση διαπίστωσης βλάβης της κρίσιμης μονάδος ισχύος επί ή πριν από το αποφασιστικό σημείο απογείωσης (TDP), να ματαιώσει την απογείωση και να προσγειωθεί στο υπερυψωμένο ελικοδρόμιο ή στην εξέδρα, και

(ii) Στην περίπτωση διαπίστωσης βλάβης της κρίσιμης μονάδος ισχύος επί ή μετά από το αποφασιστικό σημείο απογείωσης (TDP), να συνεχίσει την απογείωση, αποφεύγοντας το υπερυψωμένο ελικοδρόμιο ή εξέδρα και κατόπιν απελευθερώνοντας όλα τα εμπόδια κατά μήκος του ίχνους πτήσης του ελικοπτέρου με κατακόρυφο όριο τουλάχιστον 35 πόδια μέχρι το τέλος της απαιτουμένης απόστασης απογείωσης. Όρια απελευθέρωσης εμποδίων πάνω από 35 πόδια μπορούν να καθορισθούν από την Αρχή για ένα συγκεκριμένο ελικοδρόμιο. (Βλέπε IEM OPS 3.490(a)(3)(ii).)

(β) Ο αερομεταφορέας όταν αποδεικνύει συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (α) παραπάνω πρέπει να λαμβάνει υπόψη του για το ελικοδρόμιο αναχώρησης τις ακόλουθες παραμέτρους:

(1) Το ύψος πιέσεως,

(2) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος,

(3) Την διαδικασία απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, και

(4) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της αναφερθείσας συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή εφόσον διατίθενται σχετικά δεδομένα, τουλάχιστον το 150% της αναφερθείσας συνιστώσας ούριου ανέμου. Εναλλακτικές συνιστώσες ανέμου, συγκεκριμένες για μια τοποθεσία δύναται να εγκριθούν από την Αρχή. (Βλέπε IEM OPS 3.490(b)(4).)

(γ) Το τμήμα της απογείωσης μέχρι και του σημείου TDP πρέπει να διεξάγεται με την επιφάνεια ενόψει έτσι ώστε να είναι δυνατόν να επιτευχθεί μια ματαίωση απογείωσης.

JAR-OPS 3.495
Ίχνος πτήσης κατά την απογείωση

(α) Ο αερομεταφορέας, υπό την προϋπόθεση ότι έχει διαπιστωθεί η βλάβη στην κρίσιμη μονάδα ισχύος στο σημείο TDP, εξασφαλίζει ότι,:

(1) Το ίχνος πτήσης απογείωσης με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας είναι ελεύθερο από κάθε εμπόδιο με κατακόρυφο ύψος τουλάχιστον 10,7 μ (35 ποδών) σε VFR και τουλάχιστον 35 ποδών συν 0,01*DR σε IFR. Ένα εμπόδιο δεν χρειάζεται να ληφθεί υπόψη εάν η πλευρική απόσταση από το πλησιέστερο σημείο της επιφανείας κάτω από το προτιθέμενο ίχνος πτήσης υπερβαίνει τα 30μ ή 1,5 φορές το συνολικό μήκος του ελικοπτέρου, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο, συν

(i) 0,15*DR για πτήσεις VFR, ή

(ii) 0,30*DR για πτήσεις IFR

(β) Ο αερομεταφορέας όταν αποδεικνύει συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (α) παραπάνω:

(1) Μπορεί να μην λαμβάνονται υπόψη εμπόδια, εάν ευρίσκονται σε μεγαλύτερη απόσταση από:

(i) 7*R για πτήσεις κατά την διάρκεια της ημέρας, αν εξασφαλίζεται ότι ακριβής αεροναυτιλία μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλες οπτικές ενδείξεις κατά την διάρκεια της ανόδου,

(ii) 10*R για πτήσεις κατά την διάρκεια της νύκτας, αν εξασφαλίζεται ότι ακριβής αεροναυτιλία μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάληλες οπτικές ενδείξεις κατά την διάρκεια της ανόδου,

(iii) 300μ εάν ακριβής αεροναυτιλία μπορεί να επιτευχθεί με αεροναυτιλιακά βοηθήματα, και

(iv) 900μ σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

(2) Όπου λαμβάνει χώρα αλλαγή κατεύθυνσης άνω των 15ο, οι απαιτήσεις για κάθετη απελευθέρωση εμποδίου πρέπει να αυξηθούν κατά 5 μέτρα (15 πόδια) από το σημείο έναρξης της στροφής. Αυτή η στροφή δεν πρέπει να αρχίσει πριν το ελικόπτερο φθάσει σε ύψος 30μ (100 πόδια) πάνω από την επιφάνεια απογείωσης.

(γ) Ο αερομεταφορέας όταν συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο (α) παραπάνω πρέπει να λαμβάνει υπόψη του για το ελικοδρόμιο αναχώρησης τις ακόλουθες παραμέτρους:

(1) Την μάζα του ελικοπτέρου στην έναρξή της απογείωσης,

(2) Το ύψος πιέσεως,

(3) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος,

(4) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της αναφερθείσας κατά τον σχεδιασμό συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή εφόσον διατίθενται σχετικά δεδομένα, τουλάχιστον το 150% της αναφερθείσας συνιστώσας ούριου ανέμου. Εναλλακτικές συνιστώσες ανέμου, συγκεκριμένες για μια τοποθεσία δύναται να εγκριθούν από την Αρχή. (Βλέπε IEM OPS 3.490(c)(4).)

JAR-OPS 3.500

Κατά τη διαδρομή - κρίσιμη μονάδα ισχύος
εκτός λειτουργίας

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Το ίχνος πτήσης κατά τη διαδρομή, η οποία εκτελείται με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και με μετεωρολογικές συνθήκες σύμφωνα με αυτές που αναμένονται κατά την πτήση, συμμορφώνεται είτε με την υποπαραγράφο (2) είτε με την υποπαράγραφο (3) παρακάτω σε όλα τα σημεία κατά μήκος της διαδρομής.

(2) Όταν πρόκειται η πτήση να διεξαχθεί οποιαδήποτε στιγμή χωρίς οπτική επαφή με την επιφάνεια, η μάζα του ελικοπτέρου πρέπει να επιτρέπει ένα βαθμό ανόδου τουλάχιστον 50 πόδια ανά λεπτό με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας σε απόλυτο ύψος τουλάχιστον 300μ (1000 πόδια) [600μ (2000 πόδια) σε ορεινή περιοχή] πάνω από όλα τα εμπόδια κατά μήκος της διαδρομής και σε μία απόσταση 18.5 χλμ. (10νμ) σε αμφότερες τις πλευρές του προτιθέμενου ίχνους. Όταν πρόκειται η πτήση να διεξαχθεί υπό συνθήκες VMC και εν όψει της επιφάνειας του εδάφους, εφαρμόζονται οι ίδιες απαιτήσεις, με εξαίρεση το γεγονός ότι λαμβάνονται υπόψη μόνο τα εμπόδια που βρίσκονται 900 μέτρα σε αμφότερες τις πλευρές της διαδρομής.

(3) Το ίχνος πτήσης πρέπει να επιτρέπει στο ελικόπτερο να συνεχίσει την πτήση του από το απόλυτο ύψος πλεύσης έως το ύψος 300μ (1000 ποδών) πάνω από το ελικοδρόμιο που μπορεί να εκτελέσει μία προσγείωση σύμφωνα με το JAR-OPS 3.510. Το ίχνος πτήσης πρέπει να είναι ελεύθερο εμποδίων κατακόρυφα, σε ύψος τουλάχιστον 300μ (1000 πόδια) [600μ (2000 πόδια) σε ορεινή περιοχή] σε όλο το μήκος της διαδρομής και σε μία απόσταση 18.5 χλμ. (10νμ) σε αμφότερες τις πλευρές του προτιθέμενου ίχνους. Υποθέτουμε ότι η κρίσιμη μονάδα ισχύος παθαίνει βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της διαδρομής. Όταν πρόκειται να διεξαχθεί μία πτήση υπό συνθήκες VMC εν όψει της επιφάνειας του εδάφους, εφαρμόζονται οι ίδιες απαιτήσεις, με εξαίρεση το γεγονός ότι λαμβάνονται υπόψη μόνο τα εμπόδια που βρίσκονται 900 μέτρα σε αμφότερες τις πλευρές της διαδρομής. Τεχνικές βέλτιστης καθόδου επί του ίχνους πτήσεως (drift-down) μπορεί να χρησιμοποιηθούν.

(4) Έχουν ληφθεί υπόψη οι επιπτώσεις των ανέμων κατά μήκος του ίχνους πτήσης.

(5) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται να πραγματοποιηθεί σε τέτοιο βαθμό που να επαρκεί για την προσέγγιση στο ελικοδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα και εφαρμόζοντας ασφαλείς διαδικασίες (Βλέπε IEM OPS 3.500(a)(5)).

(6) Η απόρριψη καυσίμων δεν επιτρέπεται κάτω από τα 1000 πόδια πάνω από το έδαφος.

(β) Ο αερομεταφορέας όταν αποδεικνύει συμμόρφωση με αυτή την παράγραφο, τα όρια πλάτους που αναγράφονται στις υποπαραγράφους (α)(2) και (α)(3) παραπάνω μπορεί να μειωθούν στα 9,3χλμ. (5νμ) εάν μπορεί να επιτευχθεί η απαιτούμενη αεροναυτιλιακή ακρίβεια.

JAR-OPS 3.510
Προσγείωση

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μάζα προσγείωσης του ελικοπτέρου κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο τμήμα επιδόσεων Κατηγορίας Α του Εγχειριδίου Πτήσης του Ελικοπτέρου για το ύψος πίεσης και την θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο ελικοδρόμιο προορισμού ή σε οιοδήποτε ελικοδρόμιο εναλλαγής, αν απαιτείται. (Βλέπε IEM OPS 3.490(a)(1) & 3.510(a)(1).)

(2) Για μη υπερυψωμένα ελικοδρόμια, η μάζα προσγείωσης είναι τέτοια ώστε, στην περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οιοδήποτε σημείο κατά την διάρκεια των φάσεων της προσέγγισης και προσγείωσης, το ελικόπτερο είναι ικανό :

(i) Να ματαιώσει την προσγείωση, αποφεύγοντας όλα τα εμπόδια κάτω από το ίχνος πτήσης, στην περίπτωση που διαπιστωθεί η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος επί ή πριν από το αποφασιστικό σημείο προσγείωσης (LDP), και

(ii) Να προσγειωθεί και να σταματήσει εντός της διαθεσίμου απόστασης προσγείωσης του ελικοδρομίου, στην περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος επί ή μετά από το αποφασιστικό σημείο προσγείωσης (LDP).

(3) Για υπερυψωμένα ελικοδρόμια και εξέδρες, η μάζα προσγείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα η οποία είναι εγκεκριμένη για την χρησιμοποιούμενη διαδικασία προσγείωσης και είναι τέτοια ώστε, το ελικόπτερο να είναι ικανό :

(i) Να ματαιώσει την προσγείωση, αποφεύγοντας το υπερυψωμένο ελικοδρόμιο ή την εξέδρα και κατόπιν να απελευθερώσει όλα τα εμπόδια κάτω από το ίχνος πτήσης, στην περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος επί ή πριν από το αποφασιστικό σημείο προσγείωσης (LDP). (Βλέπε IEM OPS 3.510(a)(3)(i).)

(ii) Να προσγειωθεί στο υπερυψωμένο ελικοδρόμιο ή την εξέδρα, στην περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος επί ή μετά από το αποφασιστικό σημείο προσγείωσης (LDP).

(β) Ο αερομεταφορέας όταν συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο (α) παραπάνω, πρέπει να λαμβάνει υπόψη του, για τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο ελικοδρόμιο προορισμού ή αν απαιτείται, σε οιοδήποτε ελικοδρόμιο εναλλαγής, τις ακόλουθες παραμέτρους:

(1) Το ύψος πιέσεως

(2) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος,

(3) Την χρησιμοποιούμενη διαδικασία προσγείωσης,

(4) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της αναμενόμενης συνιστώσας αντίθετου ανέμου, και

(5) Την οιαδήποτε μεταβολή της μάζας του ελικοπτέρου κατά την διάρκεια της πτήσης.

(γ) Το τμήμα της προσγείωσης από το σημείο LDP μέχρι το σημείο επαφής με το έδαφος, εκτελείται εν όψει της επιφάνειας του εδάφους.

ΤΜΗΜΑ Η
ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΛΑΣΗΣ 2
JAR-OPS 3.515

Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Ελικόπτερα τα οποία επιχειρούν με επιδόσεις Κλάσης 2 είναι πιστοποιημένα στην Κατηγορία Α.

(2) Πτητικές λειτουργίες Κλάσης 2 διαφορετικές από αυτές που συμμορφώνονται με το JAR-OPS 3.517 δεν πρέπει να εκτελούνται από/προς υπερυψωμένα ελικοδρόμια ή εξέδρες :

(i) Την νύκτα, ή

(ii) Όταν βρίσκονται σε αφιλόξενο περιβάλλον.

JAR-OPS 3.517
Δυνατότητα Εφαρμογής

(α) Πτητικές λειτουργίες επιδόσεων κλάσης 2 από/προς εξέδρες ή από/προς υπερυψωμένα ελικοδρόμια σ' ένα φιλόξενο περιβάλλον ή σ' ένα μη πυκνοκατοικημένο αλλά αφιλόξενο περιβάλλον, είναι δυνατόν να εκτελούνται με χρόνο έκθεσης σε βλάβη της μονάδας ισχύος κατά την διάρκεια της απογείωσης ή της προσγείωσης μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2009 (βλέπε IEM OPS 3.517(a)), εξασφαλίζοντας ότι στον αερομεταφορέα έχει δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α), JAR-OPS 3.520, JAR-OPS 3.535).

(β) Πτητικές λειτουργίες επιδόσεων κλάσης 2 από/προς υπερυψωμένα ελικοδρόμια ή εξέδρες σ' ένα μη πυκνοκατοικημένο αλλά αφιλόξενο περιβάλλον, που δεν είναι εγκεκριμένες βάσει της παραγράφου (α) παραπάνω, είναι δυνατόν να συνεχίσουν να εκτελούνται μέχρι την 31η Μαρτίου 2005, υπό τον όρο ότι εκτελούνται σύμφωνα με διαδικασίες που είναι εγκεκριμένες από την Αρχή. (Βλέπε IEM OPS 3.517(b))

JAR-OPS 3.520
Απογείωση

(Βλέπε IEM OPS 3.520)

(Βλέπε IEM OPS 3.520 & 3.535)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα που καθορίζεται για βαθμό ανόδου 150 πόδια ανά λεπτό στα 300 μέτρα (1000 πόδια) πάνω από το επίπεδο του ελικοδρομίου με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και τις υπόλοιπες μονάδες ισχύος να λειτουργούν με κατάλληλο βαθμό ισχύος.

(2) Για πτητικές λειτουργίες χωρίς έγκριση για να εκτελούνται με χρόνο έκθεσης (βλέπε IEM OPS 3.520(a)(2)) :

(i) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα απογείωσης που είναι καθορισμένη για τις χρησιμοποιούμενες διαδικασίες απογείωσης και είναι τέτοια ώστε το ελικόπτερο να είναι ικανό:

(A) Να πραγματοποιήσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση στο ελικοδρόμιο ή στην επιφάνεια του εδάφους, σε περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος πριν από ή επί του καθορισμένου σημείου μετά την απογείωση (DPATO), και

(B) Να συνεχίσει την πτήση σε περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος μετά από το DPATO

(ii) Το τμήμα της απογείωσης κατά την διάρκεια του οποίου η βλάβη στην κρίσιμη μονάδα ισχύος μπορεί να οδηγήσει σε αναγκαστική προσγείωση, διεξάγεται μόνο πάνω από επιφάνεια που επιτρέπει μία ασφαλή αναγκαστική προσγείωση στην περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος.

(3) Για πτητικές λειτουργίες σε εξέδρες ή σε υπερυψωμένα ελικοδρόμια τα οποία ευρίσκονται σε φιλόξενο περιβάλλον με έγκριση για να εκτελούνται με χρόνο έκθεσης (βλέπε IEM OPS 3.517(a)) :

(i) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα απογείωσης που είναι καθορισμένη για τις χρησιμοποιούμενες διαδικασίες απογείωσης και είναι τέτοια ώστε το ελικόπτερο να είναι ικανό:

(A) Να πραγματοποιήσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση στο ελικοδρόμιο ή στην επιφάνεια του εδάφους σε περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος μεταξύ του τέλους του χρόνου έκθεσης και του DPATO, και

(B) Να συνεχίσει την πτήση, σε περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος μετά από το DPATO.

(ii) Το τμήμα της απογείωσης μεταξύ του τέλους του χρόνου έκθεσης και του DPATO, διεξάγεται μόνο πάνω

από επιφάνεια που επιτρέπει μία ασφαλή αναγκαστική προσγείωση σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος.

(iii) Εάν η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος λάβει χώρα κατά την διάρκεια του χρόνου έκθεσης, μία ασφαλής αναγκαστική προσγείωση μπορεί να μην είναι δυνατή.

(4) Για πτητικές λειτουργίες σε εξέδρες ή σε υπερυψωμένα ελικοδρόμια τα οποία ευρίσκονται σε μη πυκνοκατοικημένο αλλά αφιλόξενο περιβάλλον, με έγκριση για να επιχειρούν με χρόνο έκθεσης (βλέπε JAR-OPS 3.517(a)) :

(i) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα απογείωσης που είναι καθορισμένη για τις χρησιμοποιούμενες διαδικασίες απογείωσης και είναι τέτοια ώστε το ελικόπτερο να είναι ικανό να συνεχίσει την πτήση σε περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος μετά από το τέλος του χρόνου έκθεσης.

(ii) Εάν η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος λάβει χώρα κατά την διάρκεια του χρόνου έκθεσης, μία ασφαλής αναγκαστική προσγείωση μπορεί να μην είναι δυνατή.

(β) Ο αερομεταφορέας για να είναι σύμφωνος με τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, λαμβάνει υπόψη του για το ελικοδρόμιο αναχώρησης τις ακόλουθες παραμέτρους:

(1) Το ύψος πιέσεως,

(2) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος,

(3) Την διαδικασία απογείωσης που θα χρησιμοποιηθεί, και

(4) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της αναφερθείσας συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή εφόσον διατίθενται σχετικά δεδομένα, τουλάχιστον το 150% της αναφερθείσας συνιστώσας ούριου ανέμου.

(γ) Το τμήμα της απογείωσης πριν από ή επί του DPATO πραγματοποιείται εν όψει της επιφάνειας.

JAR-OPS 3.525
Ίχνος Πτήσης Απογείωσης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, μετά το DPATO:

(1) Το ίχνος πτήσης απογείωσης με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας είναι ελεύθερο από κάθε εμπόδιο σε κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 10,7 μ (35 ποδών) σε VFR και τουλάχιστον 35 ποδών συν 0,01*DR σε IFR. Ένα εμπόδιο δεν χρειάζεται να ληφθεί υπόψη εάν η πλευρική απόσταση από το πλησιέστερο σημείο της επιφανείας κάτω από το προτιθέμενο ίχνος πτήσης υπερβαίνει τα 30μ ή 1,5 φορές το συνολικό μήκος του ελικοπτέρου, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο, συν

(iii) 0,15*DR για πτήσεις VFR, ή

(iv) 0,30*DR για πτήσεις IFR.

(β) Ο αερομεταφορέας όταν έχει συμμορφωθεί με την υποπαράγραφο (α) παραπάνω:

(1) Μπορεί να μην λαμβάνει υπόψη εμπόδια εφόσον ευρίσκονται σε μεγαλύτερη απόσταση από:

(iii) 7*R για πτητικές λειτουργίες κατά την διάρκεια της ημέρας, εφόσον εξασφαλίζεται ότι η ακριβής ναυτιλία μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλες οπτικές ενδείξεις κατά την διάρκεια ανόδου,

(iv) 10*R για πτητικές λειτουργίες κατά την διάρκεια της νύκτας, εφόσον εξασφαλίζεται ότι η ακριβής ναυτιλία μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλες οπτικές ενδείξεις κατά την διάρκεια ανόδου,

(v) 300μ, εφόσον η ακριβής ναυτιλία μπορεί να επιτευχθεί με αεροναυτιλιακά βοηθήματα, και

(vi) 900μ σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

(2) Όπου λαμβάνει χώρα αλλαγή κατεύθυνσης πάνω από 15°, οι απαιτήσεις για κατακόρυφη απελευθέρωση εμποδίων αυξάνονται κατά 5 μέτρα (15 πόδια) από το σημείο έναρξης της στροφής. Η στροφή αυτή δεν αρχίζει πριν το ελικόπτερο φθάσει σε ύψος 30μ (100 πόδια) πάνω από την επιφάνεια απογείωσης.

(γ) Ο αερομεταφορέας συμμορφούμενος με την υποπαράγραφο (α) παραπάνω πρέπει να λαμβάνει υπόψη του για το ελικοδρόμιο αναχώρησης τις ακόλουθες παραμέτρους:

(1) Την μάζα του ελικοπτέρου στην έναρξη της απογείωσης,

(2) Το ύψος πιέσεως,

(3) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος,

(4) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της αναφερθείσας κατά τον σχεδιασμό συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή εφόσον διατίθενται σχετικά δεδομένα, τουλάχιστον το 150% της αναφερθείσας συνιστώσας ούριου ανέμου.

JAR-OPS 3.530
Κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας
κατά τη διαδρομή

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Το ίχνος πτήσης κατά τη διαδρομή, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και με μετεωρολογικές συνθήκες σύμφωνα με αυτές που αναμένονται κατά την πτήση, συμφωνεί με τις υποπαραγράφους (2) ή (3) παρακάτω σε όλα τα σημεία κατά μήκος της διαδρομής.

(2) Όταν προτίθεται να εκτελέσει μία πτήση οποιαδήποτε στιγμή χωρίς οπτική επαφή με την επιφάνεια, η μάζα του ελικοπτέρου επιτρέπει ένα βαθμό ανόδου τουλάχιστον 50 πόδια ανά λεπτό με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας σε απόλυτο ύψος τουλάχιστον 300μ (1000 πόδια) [600μ (2000 πόδια) σε ορεινή περιοχή] πάνω από όλα τα εμπόδια κατά μήκος της διαδρομής και σε απόσταση 18.5 χλμ. (10νμ) σε αμφότερες τις πλευρές του προτιθέμενου ίχνους. Όταν προτίθεται να εκτελέσει μία πτήση υπό συνθήκες VMC και εν όψει της επιφάνειας, εφαρμόζονται οι ίδιες απαιτήσεις, με εξαίρεση το γεγονός ότι λαμβάνονται υπόψη μόνο τα εμπόδια που βρίσκονται εντός των 900 μέτρων σε αμφότερες τις πλευρές της διαδρομής.

(3) Το ίχνος πτήσης επιτρέπει στο ελικόπτερο να συνεχίσει την πτήση του από το απόλυτο ύψος πλεύσης μέχρι το ύψος 300μ (1000 πόδια) πάνω από το ελικοδρόμιο όπου μπορεί να εκτελέσει μία προσγείωση σύμφωνα με το JAR-OPS 3.535. Το ίχνος πτήσης πρέπει να απελευθερώνει κατακόρυφα όλα τα εμπόδια, σε ύψος τουλάχιστον 300μ (1000 πόδια) [600μ (2000 πόδια) σε ορεινή περιοχή] κατά μήκος της διαδρομής και σε απόσταση 18.5 χλμ. (10νμ) σε αμφότερες τις πλευρές του προτιθέμενου ίχνους. Τα ανωτέρω ισχύουν όταν η κρίσιμη μονάδα ισχύος παθαίνει βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της διαδρομής. Όταν προτίθεται να εκτελέσει μία πτήση υπό συνθήκες VMC και εν όψει της επιφάνειας του εδάφους, εφαρμόζονται οι ίδιες απαιτήσεις, με εξαίρεση το γεγονός ότι λαμβάνονται υπόψη μόνο τα εμπόδια που βρίσκονται εντός των 900 μέτρων σε αμφότερες τις πλευρές διαδρομής. Τεχνικές βέλτιστης καθόδου επί του ίχνους πτήσης (drift-down) μπορεί να χρησιμοποιηθούν.

(4) Λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις των ανέμων κατά μήκος του ίχνους πτήσης.

(5) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται να πραγματοποι-

ηθεί σε τέτοιο βαθμό που να επαρκεί για την προσέγγιση στο ελικοδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα και εφαρμόζοντας ασφαλείς διαδικασίες. (Βλέπε IEM OPS 3.530 (α)(5)).

(6) Η απόρριψη καυσίμων δεν επιτρέπεται κάτω από τα 1000 πόδια πάνω από το έδαφος.

(β) Όταν ο αερομεταφορέας συμμορφωνεται με αυτή την παράγραφο, τα όρια πλάτους που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (α)(2) και (α)(3) παραπάνω μπορεί να μειωθούν στα 9,3χλμ. (5νμ) εφόσον επιτευγχάνεται η απαιτούμενη αεροναυτιλιακή ακρίβεια.

JAR-OPS 3.535
Προσγείωση

(Βλέπε IEM OPS 3.520 & 3.535)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μάζα προσγείωσης του ελικοπτέρου κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης, δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα που καθορίζεται για βαθμό ανόδου 150 πόδια ανά λεπτό στα 300 μέτρα (1000 πόδια) πάνω από το επίπεδο του ελικοδρομίου με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και τις υπόλοιπες μονάδες ισχύος να λειτουργούν με κατάλληλο βαθμό ισχύος.

(2) Για πτητικές λειτουργίες χωρίς έγκριση για να επιχειρούν με χρόνο έκθεσης:

(i) Η μάζα προσγείωσης είναι τέτοια ώστε, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οιοδήποτε σημείο κατά την φάση προσέγγισης και προσγείωσης, το ελικόπτερο, αφού απελευθερώσει όλα τα εμπόδια κάτω από το ίχνος πτήσης, να είναι ικανό:

(Α) Να συνεχίσει την πτήση σε περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος πριν από το DPBL, και

(Β) Να πραγματοποιήσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση στο ελικοδρόμιο ή στην επιφάνεια του εδάφους σε περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος επί ή μετά από το DPBL.

(ii) Το τμήμα της προσγείωσης κατά την διάρκεια του οποίου η βλάβη στην κρίσιμη μονάδα ισχύος μπορεί να οδηγήσει σε αναγκαστική προσγείωση, διεξάγεται μόνο άνωθεν επιφανείας που επιτρέπει την εκτέλεση μίας ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης στην περίπτωση βλάβης της μονάδος καυσίμου.

(3) Για πτητικές λειτουργίες σε εξέδρες ή σε υπερυψωμένα ελικοδρόμια τα οποία ευρίσκονται σε φιλόξενο περιβάλλον, με έγκριση για να επιχειρούν με χρόνο έκθεσης (βλέπε JAR-OPS 3.517(α)) :

(i) Η μάζα προσγείωσης είναι τέτοια ώστε, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οιοδήποτε σημείο κατά την φάση προσέγγισης και προσγείωσης μέχρι του χρόνου έκθεσης, το ελικόπτερο, αφού απελευθερώσει όλα τα εμπόδια κάτω από το ίχνος πτήσης, να είναι ικανό:

(Α) Να συνεχίσει την πτήση σε περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος πριν από το DPBL, και

(Β) Να πραγματοποιήσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση στο ελικοδρόμιο ή στην επιφάνεια σε περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος μεταξύ του DPBL και της αρχής του χρόνου έκθεσης.

(ii) Εάν η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος λάβει χώρα κατά την διάρκεια του χρόνου έκθεσης, μία ασφαλής αναγκαστική προσγείωση μπορεί να μην είναι δυνατή.

(4) Για πτητικές λειτουργίες προς εξέδρες ή υπερυψωμένα ελικοδρόμια τα οποία ευρίσκονται σε μη πυκνοκατοικημένο αλλά αφιλόξενο περιβάλλον, με έγκριση για να επιχειρούν με χρόνο έκθεσης (βλέπε JAR-OPS 3.517(α)) :

(i) Η μάζα προσγείωσης είναι τέτοια ώστε, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οιοδήποτε σημείο κατά την φάση προσέγγισης και προσγείωσης μέχρι την αρχή του χρόνου έκθεσης, το ελικόπτερο, αφού απελευθερώσει όλα τα εμπόδια κάτω από το ίχνος πτήσης, να είναι ικανό να συνεχίσει την πτήση.

(ii) Εάν η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος λάβει χώρα κατά την διάρκεια του χρόνου έκθεσης, μία ασφαλής αναγκαστική προσγείωση μπορεί να μην είναι δυνατή.

(β) Ο αερομεταφορέας όταν συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο (α) παραπάνω λαμβάνει υπόψη του, για τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο ελικοδρόμιο προορισμού ή εφόσον απαιτείται, σε οιοδήποτε ελικοδρόμιο εναλλαγής, τις ακόλουθες παραμέτρους:

(1) Το ύψος πιέσεως,

(2) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος,

(3) Την χρησιμοποιούμενη διαδικασία προσγείωσης,

(4) Το 50%, κατ' ανώτατο όριο, της αναμενόμενης συνιστώσας αντίθετου ανέμου, και

(5) Την οιαδήποτε μεταβολή της μάζας του ελικοπτέρου κατά την διάρκεια της πτήσης.

(γ) Το τμήμα της προσγείωσης από το DPBL μέχρι το σημείο επαφής εκτελείται εν όψει της επιφάνειας.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517 (α)
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων με χρόνο έκθεσης
κατά την απογείωση ή την προσγείωση

(Βλέπε AMC στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α))
(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α))

(α) Έγκριση:

(1) Ο αερομεταφορέας μπορεί να εξουσιοδοτηθεί να εκτελεί πτητικές λειτουργίες με χρόνο έκθεσης κατά την διάρκεια της απογείωσης ή της προσγείωσης, σύμφωνα με έγκριση στην οποία καθορίζονται :

(i) Ο τύπος του ελικοπτέρου, και

(ii) Το είδος της πτητικής λειτουργίας.

(2) Μία τέτοια έγκριση τελεί υπό τις παρακάτω προϋποθέσεις:

(i) Αξιολόγηση της αξιοπιστίας του συστήματος ισχύος, που διεξάγεται από τον κατασκευαστή με σκοπό την απόδειξη της καταλληλότητας του τύπου του ελικοπτέρου (συνδυασμός δομής αεροσκάφους / κινητήρα),

(ii) Σύνολο προϋποθέσεων που εφαρμοζονται από τον αερομεταφορέα για να λάβει και να διατηρήσει την έγκριση για τον τύπο του ελικοπτέρου,

(iii) Συνεχή εποπτεία,

(iv) Παρακολούθηση του συστήματος προώθησης, και

(v) Εφαρμογή του συστήματος παρακολούθησης τρόπου χρήσης (UMS). Αυτές οι προϋποθέσεις αναφέρονται λεπτομερώς στην υποπαράγραφο (β) παρακάτω.

(β) Ο αερομεταφορέας που εκτελεί πτητικές λειτουργίες με χρόνο έκθεσης κατά την διάρκεια της απογείωσης ή της προσγείωσης πρέπει να εφαρμόζει τα επόμενα :

(1) Αξιολόγηση της αξιοπιστίας του συστήματος ισχύος

(i) Ο αερομεταφορέας παρέχει δεδομένα τα οποία είναι αποδεκτά στην Αρχή και τα οποία δείχνουν:

(Α) Τα στατιστικά δεδομένα για τις βλάβες της μονάδας ισχύος στον τύπο του ελικοπτέρου και στον τύπο του κινητήρα,

(Β) Την αξιολόγηση (με αναλυτικές μεθόδους) του χρόνου έκθεσης για τις προτεινόμενες διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης.

(ii) Τα δεδομένα αποδεικνύουν την καταλληλότητα του τύπου του ελικοπτέρου επαληθεύοντας ότι η πιθανότητα βλάβης της μονάδος ισχύος κατά την διάρκεια του χρόνου έκθεσης δεν είναι μεγαλύτερη από αυτή που καθορίζεται στο AMC του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.517(α) (βλέπε επίσης IEM του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.517(α)).

(iii) Νέοι συνδυασμοί ελικοπτέρου / κινητήρος αξιολογούνται για κάθε περίπτωση ξεχωριστά.

(2) Ο αερομεταφορέας υλοποιεί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(i) Πραγμάτωση και κατόπιν διατήρηση των πρότυπων του ελικόπτερου /κινητήρα όπως αυτά καθορίζονται από τον κατασκευαστή, με την εφαρμογή όλων των σχετικών με την ασφάλεια μετατροπών,

(ii) Εκτέλεση των ενεργειών προληπτικής συντήρησης, οι οποίες καθορίζονται από τον κατασκευαστή (βλέπε παράγραφο (5)(v) παρακάτω),

(iii) Ένταξη των διαδικασιών απογείωσης και προσγείωσης στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, οι οποίες είναι σύμφωνες με το χρόνο έκθεσης, όπου αυτές δεν αναφέρονται στο Εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου. Οι διαδικασίες αυτές, όπου υφίστανται, πρέπει να βασίζονται στις προτεινόμενες από τον κατασκευαστή διαδικασίες. Για τύπους ελικοπτέρων οι οποίοι πλέον δεν υποστηρίζονται από τον κατασκευαστή, όσο αφορά το παρόν θέμα, οι συγκεκριμένες διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης μπορούν να καθιερωθούν από τον αερομεταφορέα, με την προϋπόθεση ότι γίνονται αποδεκτές από την Αρχή,

(iv) Καθιέρωση εκπαίδευσης για τα πληρώματα διακυβέρνησης, η οποία περιλαμβάνει ανταλλαγή απόψεων, επίδειξη, χρήση και πρακτική εξάσκηση των αναγκαίων τεχνικών για την ελαχιστοποίηση του χρόνου έκθεσης,

(v) Αναφορά των ωρών πτήσης/ωρών λειτουργίας κινητήρος που έχουν πραγματοποιηθεί, και

(vi) Αναφορά οιασδήποτε απώλειας ισχύος, κράτησης κινητήρα (προληπτικής ή άλλης μορφής) ή βλάβης της μονάδας ισχύος για οιοδήποτε λόγο (εκτός της εξομοιωμένης βλάβης της μονάδας ισχύος κατά την διάρκεια εκπαίδευσης). Το περιεχόμενο κάθε αναφοράς περιέχει:

(Α) Ημερομηνία,

(Β) Αερομεταφορέα,

(Γ) Τύπο ελικοπτέρου και είδος πτητικής λειτουργίας,

(Δ) Αριθμό νηολογίου και αριθμό σειράς σκάφους,

(Ε) Τύπο κινητήρα και σειριακό αριθμό αυτού,

(ΣΤ) Διαμόρφωση μονάδος ισχύος και ιστορικό μετατροπών,

(Ζ) Θέση κινητήρα,

(Η) Συμπτώματα τα οποία οδηγούν σε συμβάν και την φάση της πτήσης ή της λειτουργίας στο έδαφος,

(Θ) Συνέπειες του συμβάντος,

(Ι) Συνθήκες καιρού / περιβάλλοντος,

(ΙΑ) Λόγο της βλάβης της μονάδας ισχύος,

(ΙΒ) Συνθήκες της βλάβης της μονάδος ισχύος,

(ΙΓ) Στην περίπτωση κράτησης κινητήρα εν πτήσει (In Flight Shut Down, IFSD), την φύση αυτής (εσκεμμένη / ανεπιθύμητη),

(ΙΔ) Εφαρμόσιμες διαδικασίες και οιοδήποτε σχόλιο σχετικό με την δυνατότητα επανεκκίνησης του κινητήρος,

(ΙΕ) Ώρες και πλήθος επανεκκινήσεων κινητήρα,

(ΙΣΤ) Ώρες πτήσης σκάφους,

(ΙΖ) Σχολιασμοί των συμβάντων, και

(ΙΗ) Οιαδήποτε άλλη σχετική πληροφορία.

(3) Συνεχής Εποπτεία.

(i) Σε συνεργασία με την Αρχή και τον κατασκευαστή του ελικοπτέρου, ο αερομεταφορέας παρακολουθεί τα συμβάντα της βλάβης της μονάδος ισχύος έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής αξιοπιστία του συστήματος ισχύος. Κατά τη συνεργασία αυτή, όλες οι περιπτώσεις της πτητικής λειτουργίας με χρόνο έκθεσης επανεξετάζονται ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα επίπεδα αξιοπιστίας τα οποία επιτυγχάνονται στις πτητικές λειτουργίες με χρόνο έκθεσης, διατηρούνται στα αναγκαία επίπεδα και ότι οι πτητικές λειτουργίες συνεχίζουν να διεξάγονται με ασφάλεια. Η διεργασία παρακολούθησης που αναλαμβάνεται από τα τρία μέρη λαμβάνει υπόψη της, την παγκόσμια εμπειρία καθώς και την εμπειρία του ίδιου του αερομεταφορέα.

(ii) Στην περίπτωση όπου :

(Α) Δεν διατηρείται ένα αποδεκτό επίπεδο αξιοπιστίας, ή

(Β) Υπάρχουν σημαντικές δυσμενείς τάσεις, ή

(Γ) Διαπιστώνονται σημαντικά ελαττώματα στον σχεδιασμό του τύπου, ή

(Δ) Διαπιστώνονται σημαντικά ελαττώματα στην εκτέλεση των πτητικών λειτουργιών,

διενεργείται ειδική αξιολόγηση, με σκοπό την έγκαιρη επίλυση των προβλημάτων.

(4) Παρακολούθηση του συστήματος προώθησης.

(i) Η αξιολόγηση της αξιοπιστίας του συστήματος ισχύος που συντάσσει ο αερομεταφορέας για τον στόλο των ελικοπτέρων του υποβάλλεται στην Αρχή (μαζί με τα υποστηρικτικά δεδομένα) σε ετήσια βάση, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης συνεχίζει να διατηρεί το επίπεδο αξιοπιστίας που είναι αναγκαίο για την πτητική λειτουργία με χρόνο έκθεσης.

(ii) Η αξιολόγηση περιλαμβάνει τουλάχιστον, τις ώρες πτήσης του κινητήρα σ' αυτή την περίοδο, το ποσοστό βλάβης της μονάδας ισχύος για όλες τις αιτίες και το ποσοστό των αιφνίδιων βλαβών αυτής, και τα δύο σε δωδεκάμηνη μέση μεταβλητή βάση.

(iii) Στην περίπτωση που ο στόλος των ελικοπτέρων που προορίζεται για πτητική λειτουργία με χρόνο έκθεσης είναι μέρος ενός μεγαλύτερου στόλου του ιδίου συνδυασμού ελικόπτερου /κινητήρα, τα δεδομένα από τον συνολικό στόλο του αερομεταφορέα είναι αποδεκτά. Εντούτοις, οι απαιτήσεις αναφοράς της υποπαραγράφου (2)(iv) ανωτέρω, εξακολουθούν να τηρούνται για τον συγκεκριμένο στόλο.

(iv) Οιαδήποτε παρατεινόμενη αρνητική τάση, απαιτεί την άμεση αξιολόγηση από τον αερομεταφορέα, σε συμβουλευτική συνεργασία με την Αρχή. Η αξιολόγηση αυτή μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την λήψη διορθωτικών ενεργειών ή την εφαρμογή επιχειρησιακών περιορισμών.

(v) Όπου δεν είναι δυνατή η διενέργεια μόνο στατιστικής αξιολόγησης, όπως π.χ. όταν το μέγεθος του στόλου είναι μικρό, οι επιδόσεις του αερομεταφορέα εξετάζονται για κάθε μία περίπτωση ξεχωριστά.

(5) Σύστημα παρακολούθησης τρόπου χρήσης

(i) Το σύστημα παρακολούθησης τρόπου χρήσης πληροί τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(A) Καταγραφή των ακολούθων δεδομένων:

(A1) Ημερομηνία και χρόνος της καταγραφής, ή ένα αξιόπιστο μέσο αναγνώρισης αυτών των παραμέτρων,

(A2) Αριθμό των ωρών πτήσης που καταγράφηκαν κατά την διάρκεια της ημέρας καθώς και το συνολικό χρόνο πτήσης,

(A3) Μέτρηση στροφών N1 (RPM αεριοπαραγωγού) (εφόσον ο κινητήρας διαθέτει ελεύθερη τουρμπίνα),

(A4) Μέτρηση στροφών N2 (RPM τουρμπίνας ισχύος),

(A5) Υπέρβαση των T4 ή T5 (Θερμοκρασία εξόδου τουρμπίνας): τιμή, διάρκεια,

(A6) Υπέρβαση ροπής άξονα ισχύος (power-shaft torque): τιμή, διάρκεια (εάν έχει τοποθετηθεί αισθητήρας ροπής),

(A7) Υπέρβαση στροφών N1 (RPM αεριοπαραγωγού): τιμή, διάρκεια (εφόσον ο κινητήρας διαθέτει ελεύθερο στροβιλοκινητήρα),

(A8) Υπέρβαση στροφών N2 (RPM τουρμπίνας ισχύος (ή ισοδύναμες πληροφορίες): τιμή, διάρκεια.

(B) Αποθήκευση των δεδομένων των παραπάνω παραμέτρων, αν είναι εφαρμόσιμο, η οποία να καλύπτει τον μέγιστο χρόνο πτήσης σε μία ημέρα και όχι λιγότερο από πέντε ώρες πτήσης, με διαστήματα καταγραφής δεδομένων σε δευτερόλεπτα για κάθε μία παράμετρο.

(Γ) Ο καταγραφέας περιλαμβάνει κατανοητή λειτουργία αυτοελέγχου με ένα ενδείκτη δυσλειτουργίας και ένα ανιχνευτή διακοπής παροχής ρεύματος ή αισθητήρα αποσύνδεσης της παροχής ρεύματος.

(Δ) Το υλικό και λογισμικό μέρος του συστήματος πρέπει να διαθέτουν την δυνατότητα μεταφοράς και ανάλυσης των καταγεγραμμένων παραμέτρων.

(ii) Η ανάλυση των παραμέτρων που συλλέχθηκαν από το σύστημα παρακολούθησης τρόπου χρήσης και οι επακόλουθες ενέργειες συντήρησης αναφέρονται στο έγγραφο τεκμηρίωσης συντήρησης.

(iii) Πριν από την αρχική τοποθέτηση του συστήματος παρακολούθησης τρόπου χρήσης εφόσον ο(οι) συγκεκριμένος(οι) κινητήρας(ες) έχει(ουν) στο ενεργητικό του(ς) χρόνο λειτουργίας είτε ως καινούργιος(οι) είτε μετά από γενική επισκευή του(τους) (overhaul) διενεργείται επιθεώρηση αυτού(τών) σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.

(iv) Εάν το ελικόπτερο είχε χρησιμοποιηθεί για οιοδήποτε σκοπό χωρίς να κάνει χρήση του συστήματος παρακολούθησης τρόπου χρήσης, τότε πρέπει να γίνει επιθεώρηση του κινητήρα, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή, πριν από την έναρξη της πτητικής λειτουργίας με χρόνο έκθεσης κατά την διάρκεια της απογείωσης ή προσγείωσης.

(v) Προληπτικές ενέργειες συντήρησης του κινητήρα που συνιστώνται από τον κατασκευαστή γίνονται συστηματικά ως ακολούθως :

(A) Φασματοσκοπική ανάλυση του λιπαντικού κινητήρα,

(B) Παρακολούθηση γενικής τάσης κινητήρα, συμπεριλαμβανομένων διαθεσίμων ελέγχων βεβαίωσης ισχύος,

(Γ) Ανάλυση των δονήσεων κινητήρα, και

(Δ) Ο αερομεταφορέας επιτυγχάνει και να διατηρεί τα πρότυπα τα οποία καθορίζει ο κατασκευαστής με την εφαρμογή όλων των σχετικών μετατροπών.

(vi) Οιοδήποτε ελικόπτερο μπορεί να εκτελέσει πτητική λειτουργία όταν το σύστημα παρακολούθησης τρόπου χρήσης το οποίο απαιτείται από το παρόν τμήμα, βρίσκεται εκτός λειτουργίας, εξασφαλίζοντας ότι:

(A) Δεν είναι πρακτικά εφικτή η επισκευή του ή η αντικατάσταση του πριν την έναρξη της πτήσης,

(B) Το ελικόπτερο δεν υπερβαίνει τις οκτώ (8) συνεχόμενες πτήσεις με το σύστημα παρακολούθησης τρόπου χρήσης εκτός λειτουργίας, και

(Γ) Δεν έχουν περάσει πάνω από 72 ώρες από τότε που το σύστημα παρακολούθησης τρόπου χρήσης βρέθηκε εκτός λειτουργίας.

(vii) Τα αποτελέσματα της ανάλυσης των παραμέτρων φυλάσσονται σε αποδεκτή μορφή και είναι προσιτά στην Αρχή, για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 12 μηνών.

ΤΜΗΜΑ Θ
ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΛΑΣΗΣ 3
JAR-OPS 3.540

Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Ελικόπτερα τα οποία επιχειρούν με επιδόσεις κλάσης 3 είναι πιστοποιημένα στην Κατηγορία Α ή Β.

(2) Πτητικές λειτουργίες εκτελούνται μόνο από/προς ελικοδρόμια και πάνω από τέτοιες διαδρομές, περιοχές και αποκλίσεις διαδρομών που βρίσκονται σε φιλόξενο περιβάλλον, εκτός από πτητικές λειτουργίες που μπορεί να εκτελεσθούν σε αφιλόξενο περιβάλλον όταν εγκριθούν σύμφωνα με το JAR-OPS 3.005(ε).

(3) Πτητικές λειτουργίες δεν εκτελούνται όταν η βάση των νεφών είναι χαμηλότερη από 600 πόδια πάνω από την επιφάνεια ή η ορατότητα είναι μικρότερη από 800 μέτρα και πάντα αυτές εκτελούνται εν όψει της επιφανείας.

(4) Πτητικές λειτουργίες από/προς υπερυψωμένα ελικοδρόμια σ' ένα φιλόξενο περιβάλλον μπορεί να εκτελούνται με χρόνο έκθεσης για βλάβη της μονάδας ισχύος κατά την διάρκεια της απογείωσης ή της προσγείωσης μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2009 (βλέπε IEM OPS 3.517(a)), με την προϋπόθεση ότι στον αερομεταφορέα έχει δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α)).

(5) Πτητικές λειτουργίες δεν εκτελούνται από/προς εξέδρες.

(6) Πτητικές λειτουργίες δεν εκτελούνται κατά την διάρκεια της νύκτας.

JAR-OPS 3.545
Απογείωση

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(α) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα που καθορίζεται για αιώρηση με την επίδραση του εδάφους με όλες τις μονάδες ισχύος να λειτουργούν σε ισχύ απογείωσης. Εάν οι συνθήκες είναι τέτοιες ώστε δεν είναι πιθανόν να επιτευχθεί η αιώρηση με την επίδραση του εδάφους, η μάζα απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται για αιώρηση χωρίς την επίδραση του εδάφους με όλες τις μονάδες ισχύος να λειτουργούν σε ισχύ απογείωσης.

(β) Όταν ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο (α) παραπάνω λαμβάνει υπόψη του στο ελικοδρόμιο αναχώρησης τις ακόλουθες παραμέτρους:

(1) Το ύψος πιέσεως,

(2) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος,

(γ) Στην περίπτωση βλάβης της μονάδας ισχύος, το ελι-

κόπτερο είναι ικανό να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση, εκτός εάν επιχειρεί σύμφωνα με την ευνοϊκή διάταξη που περιέχεται στην υποπαράγραφο JAR-OPS 3.540(α)(2) ή 3.540(α)(4) ανωτέρω.

JAR-OPS 3.550
Κατά τη διαδρομή

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(α) Το ελικόπτερο είναι ικανό, με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία εντός των καθοριζομένων συνθηκών μεγίστης συνεχούς ισχύος, να συνεχίσει κατά μήκος της επιδιωκόμενης διαδρομής ή σε μία προγραμματισμένη απόκλιση εκ της διαδρομής χωρίς να πετάξει σε κανένα σημείο κάτω από το κατάλληλο ελάχιστο ύψος πτήσης, και

(β) Στην περίπτωση βλάβης της μονάδας ισχύος, το ελικόπτερο είναι ικανό να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση, εκτός εάν επιχειρεί σύμφωνα με την ευνοϊκή διάταξη που περιέχεται στην υποπαράγραφο JAR-OPS 3.540(α)(2).

JAR-OPS 3.555
Προσγείωση

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(α) Η μάζα προσγείωσης του ελικοπτέρου δεν υπερβαίνει κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης την μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για αιώρηση υπό την επίδραση του εδάφους με όλες τις μονάδες ισχύος να λειτουργούν σε ισχύ απογείωσης. Εάν οι συνθήκες είναι τέτοιες ώστε δεν είναι πιθανόν να επιτευχθεί η αιώρηση υπό την επίδραση του εδάφους, η μάζα προσγείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για αιώρηση χωρίς την επίδραση του εδάφους με όλες τις μονάδες ισχύος να λειτουργούν σε ισχύ απογείωσης.

(β) Όταν συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο (α) παραπάνω, για τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο ελικοδρόμιο προορισμού ή σε οιοδήποτε ελικοδρόμιο εναλλαγής αν απαιτείται, λαμβάνει υπ' οψιν του τις ακόλουθες παραμέτρους:

(1) Το ύψος πιέσεως,

(2) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος,

(γ) Στην περίπτωση βλάβης της μονάδας ισχύος, το ελικόπτερο είναι ικανό να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση, εκτός εάν επιχειρεί σύμφωνα με την ευνοϊκή διάταξη που περιέχεται στην υποπαράγραφο JAR-OPS 3.540(α)(2) ή 3.540(α)(4) ανωτέρω.

ΤΜΗΜΑ Ι
ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ
JAR-OPS 3.605

Γενικά

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση, η μάζα και το κέντρο βάρους του ελικοπτέρου, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, συμμορφώνονται προς τους περιορισμούς που καθορίζονται στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου (HFM) ή στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, εφόσον αυτό θέτει αυστηρότερους περιορισμούς.

(β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τη μάζα και το κέντρο βάρους οποιουδήποτε ελικοπτέρου μετά από πραγματική ζύγιση αυτού πριν από την αρχική πτητική εκμετάλλευσή του, καθώς και μετά από αυτήν, ανά 4 έτη. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των μετατροπών και των επισκευών πάνω στη μάζα και στη ζυγοστάθμιση λαμβάνονται υπόψη και να τεκμηριώνονται κατάλληλα. Επιπλέον, τα ελικόπτερα πρέπει να επαναζυγίζονται, εφόσον τα αποτελέσματα των μετατροπών πάνω στη μάζα και στη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.

(γ) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τη μάζα όλων των εξαρτημάτων πτητικής λειτουργίας του ελικοπτέρου, καθώς και των μελών του πληρώματος που περιλαμβάνονται στην συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας (Dry operating mass), με ζύγιση ή με τη χρήση σταθερών μαζών. Πρέπει να καθορίζεται η επίδραση της θέσης τους πάνω στο κέντρο βάρους του ελικοπτέρου.

(δ) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου, συμπεριλαμβανομένου του έρματος, με πραγματική ζύγιση του ελικοπτέρου ή να καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου σύμφωνα με τις σταθερές μάζες των επιβατών και των αποσκευών, όπως ορίζονται στο JAR-OPS 3.620.

(ε) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τη μάζα του φορτίου καυσίμου, χρησιμοποιώντας την πραγματική πυκνότητα ή αν αυτή δεν είναι γνωστή, την πυκνότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που ορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Βλέπε IEM OPS 3.605(e).)

JAR-OPS 3.607
Ορολογία

(α) Συνολική μάζα λειτουργίας (Dry operating mass). Η συνολική μάζα του ελικοπτέρου, εφόσον αυτό πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για καθορισμένο είδος πτητικής λειτουργίας, χωρίς να περιλαμβάνει το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί και το ωφέλιμο φορτίο.

(β) Μέγιστη μάζα απογείωσης (Maximum Take-off Mass). Η μέγιστη επιτρεπόμενη συνολική μάζα του ελικοπτέρου στην απογείωση.

(γ) Ωφέλιμο φορτίο (Traffic Load). Η συνολική μάζα επιβατών, αποσκευών και κάθε είδους φορτίου.

(δ) Κατάταξη επιβατών.

(1) Ως ενήλικες, άρρενες και θήλεις, νοούνται τα άτομα ηλικίας 12 ετών και άνω.

(2) Ως παιδιά νοούνται τα άτομα ηλικίας 2 ετών και άνω, τα οποία όμως είναι μικρότερα των 12 ετών.

(3) Ως νήπια νοούνται τα άτομα ηλικίας μικρότερης των 2 ετών.

JAR-OPS 3.610
Φόρτωση, Μάζα και Ζυγοστάθμιση

Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης τις αρχές και τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται στη φόρτωση και στο σύστημα μάζης και ζυγοστάθμισης, οι οποίες πληρούν τους όρους του JAR-OPS 3.605. Το σύστημα αυτό καλύπτει όλα τα είδη των πτητικών λειτουργιών που πρόκειται να εκτελεσθούν.

JAR-OPS 3.615
Τιμές Μάζης για το Πλήρωμα

(α) Ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί τις ακόλουθες τιμές μαζών για να καθορίζει την συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας:

(1) Τις πραγματικές μάζες, συμπεριλαμβανομένων των αποσκευών του πληρώματος, ή

(2) Τις σταθερές μάζες των 85 κιλών για κάθε μέλος του

πληρώματος, συμπεριλαμβανομένων των χειραποσκευών, ή

(3) Άλλες σταθερές μάζες, με τιμές αποδεκτές από την Αρχή.

(β) Ο αερομεταφορέας προσαρμόζει την συνολική μάζα λειτουργίας (Dry operating mass) για να λαμβάνεται υπόψη η μάζα πρόσθετων αποσκευών. Η θέση των ανωτέρω πρόσθετων αποσκευών λαμβάνεται υπόψη κατά τον προσδιορισμό του κέντρου βάρους του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.620
Τιμές μάζης για επιβάτες και αποσκευές

(α) Ο αερομεταφορέας υπολογίζει την μάζα των επιβατών και των ελεγμένων αποσκευών, χρησιμοποιώντας είτε την πραγματική μάζα κάθε επιβάτη και των αποσκευών, η οποία προκύπτει από πραγματική ζύγιση, είτε τις σταθερές τιμές μάζης που καθορίζονται κατωτέρω στους Πίνακες 1 έως 3, εκτός από την περίπτωση που οι θέσεις επιβατών που διαθέτει το ελικόπτερο είναι λιγότερες από έξι (6). Σε αυτές τις εξαιρετικές περιπτώσεις, η μάζα των επιβατών μπορεί να καθοριστεί με προφορική δήλωση κάθε επιβάτη, προσωπική ή εξ ονόματός του, προσθέτοντας σε αυτή μια προκαθορισμένη σταθερά ώστε να συνυπολογίζονται οι χειραποσκευές και ο ρουχισμός (βλέπε AMC OPS 3.620(a)). Η διαδικασία που καθορίζει τις περιπτώσεις επιλογής των πραγματικών ή των σταθερών μαζών, καθώς και η διαδικασία που ακολουθείται όταν χρησιμοποιούνται προφορικές δηλώσεις περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Στην περίπτωση καθορισμού της πραγματικής μάζης με ζύγιση, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι συμπεριλαμβάνονται τα προσωπικά αντικείμενα και οι χειραποσκευές των επιβατών. Η ζύγιση αυτή πραγματοποιείται αμέσως πριν από την επιβίβαση στο ελικόπτερο και σε παρακείμενη τοποθεσία.

(γ) Στην περίπτωση καθορισμού της μάζης των επιβατών με τη χρήση σταθερών τιμών μάζης, χρησιμοποιούνται οι σταθερές τιμές μάζης που παρατίθενται στους Πίνακες 1, 2 και 3, κατωτέρω, οι οποίες περιλαμβάνουν τις μάζες κάθε νηπίου κάτω των 2 ετών το οποίο μεταφέρεται από ενήλικα σε θέση επιβάτη. Τα νήπια που καταλαμβάνουν χωριστές θέσεις επιβατών θεωρούνται ως παιδιά για τους σκοπούς αυτής της υποπαραγράφου.

(δ) Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο ελικόπτερο είναι 20 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι σταθερές μάζες αρρένων και θηλέων του Πίνακα 1. Εναλλακτικά, σε περιπτώσεις όπου ο συνολικός αριθμός των διατιθέμενων θέσεων επιβατών είναι 30 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι τιμές μάζης «Όλοι ενήλικες» του Πίνακα 1.

Πίνακας 1

Θέσεις επιβατών:	20 και άνω Άρρενες	20 και άνω Θήλεις	30 και άνω Όλοι ενήλικες
Όλες οι πτήσεις	82 κιλά	64 κιλά.	78 κιλά.
Παιδιά	35 κιλά.	35 κιλά.	35 κιλά.
Χειραποσκευές (όπου έχει εφαρμογή)	6 κιλά		
Φόρμες επιβίωσης (όπου έχει εφαρμογή)	3 κιλά		

(ε) Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διαθέτει το ελικόπτερο είναι 10 έως και 19, ισχύουν οι σταθερές μάζες του Πίνακα 2.

Πίνακας 2

Θέσεις επιβατών:	10 - 19	
	Άρρενες	Θήλεις
Όλες οι πτήσεις	86 κιλά	68 κιλά.
Παιδιά	35 κιλά.	35 κιλά.
Χειραποσκευές (όπου έχει εφαρμογή)	6 κιλά	
Ενδυμασία επιβίωσης (όπου έχει εφαρμογή)	3 κιλά	

(στ) Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο ελικόπτερο είναι 1 έως και 5 ή 6 έως και 9, ισχύουν οι σταθερές τιμές μάζης που δίνονται στον Πίνακα 3.

Πίνακας 3

Θέσεις επιβατών:	1 - 5	6 - 9
Άρρενες	98 κιλά	90 κιλά.
Θήλεις	80 κιλά	72 κιλά.
Παιδιά	35 κιλά.	35 κιλά.
Χειραποσκευές (όπου έχει εφαρμογή)	6 κιλά	
Ενδυμασία επιβίωσης (όπου έχει εφαρμογή)	3 κιλά	

(ζ) Όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο ελικόπτερο είναι 20 και άνω, εφαρμόζονται οι σταθερές τιμές μάζης για κάθε τεμάχιο ελεγμένων αποσκευών που είναι 13 κιλά. Για ελικόπτερα με 19 θέσεις επιβατών ή λιγότερες, χρησιμοποιείται η πραγματική μάζα των ελεγμένων αποσκευών, όπως αυτό καθορίζεται με ζύγιση.

(η) Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας επιθυμεί να χρησιμοποιήσει σταθερές τιμές μάζης που είναι διαφορετικές από αυτές που περιέχονται στους ανωτέρω Πίνακες 1 έως 3, πρέπει να ενημερώνει την Αρχή για τους λόγους που επικαλείται και να λαμβάνει προκαταβολικά την έγκρισή της. Πρέπει επίσης να υποβάλει για έγκριση λεπτομερές σχέδιο ελέγχου μάζης και να εφαρμόζει τη μέθοδο στατιστικής ανάλυσης που αναφέρεται στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.620(η). Κατόπιν αφού η Αρχή επιβεβαιώσει και εγκρίνει τα αποτελέσματα του ελέγχου μάζης, οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζης εφαρμόζονται μόνο για το συγκεκριμένο αερομεταφορέα. Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζης μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο σε συνθήκες που είναι συμβατές με εκείνες κάτω από τις οποίες διεξήχθη ο έλεγχος. Όπου οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζης υπερβαίνουν εκείνες των Πινάκων 1-3, τότε χρησι-

μοποιούνται οι εν λόγω μεγαλύτερες τιμές. (Βλέπε IEM OPS 3.620(η).)

(θ) Σε κάθε πτήση που αναγνωρίζεται ότι μεταφέρει σημαντικό αριθμό επιβατών, των οποίων οι μάζες, συμπεριλαμβανομένων και των χειραποσκευών, αναμένεται να υπερβαίνουν την σταθερή μάζα επιβατών, ο αερομεταφορέας καθορίζει την πραγματική μάζα των επιβατών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον μάζης. (Βλέπε IEM OPS 3.620(i)&(j).)

(ι) Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται σταθερές τιμές μάζης για τις ελεγμένες αποσκευές και σημαντικός αριθμός επιβατών παραδίνουν στον έλεγχο αποσκευές που αναμένεται να υπερβαίνουν την σταθερή μάζα αποσκευών, ο αερομεταφορέας καθορίζει την πραγματική μάζα αυτών των αποσκευών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον μάζης. (Βλέπε IEM OPS 3.620(i)&(j).)

(ια) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο κυβερνήτης ενημερώνεται όταν έχει χρησιμοποιηθεί μέθοδος με μη σταθερές τιμές μάζης για τον προσδιορισμό της μάζης του φορτίου και ότι η μέθοδος αυτή αναφέρεται στα επίσημα έγγραφα μάζης και ζυγοστάθμισης.

JAR-OPS 3.625
Έγγραφα τεκμηρίωσης μάζης και ζυγοστάθμισης

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.625)

(α) Ο αερομεταφορέας τεκμηριώνει εγγράφως τη μάζα και τη ζυγοστάθμιση, πριν από κάθε πτήση, καθορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του. Τα έγγραφα τεκμηρίωσης της μάζης και της ζυγοστάθμισης παρέχουν στον κυβερνήτη τη δυνατότητα να μπορεί να αποφασίσει κατά πόσο το φορτίο και η κατανομή του είναι τέτοια ώστε δεν γίνεται υπέρβαση των ορίων μάζης και ζυγοστάθμισης του ελικοπτέρου. Το όνομα του ατόμου που συντάσσει το έγγραφο τεκμηρίωσης μάζης και ζυγοστάθμισης αναφέρεται εντός αυτού. Το άτομο που επιβλέπει τη φόρτωση του ελικοπτέρου βεβαιώνει ενυπόγραφα ότι το φορτίο και η κατανομή του συμφωνούν με το έγγραφο τεκμηρίωσης μάζης και ζυγοστάθμισης. Το έγγραφο αυτό πρέπει να είναι αποδεκτό από τον κυβερνήτη, ο οποίος βεβαιώνει την αποδοχή του συνυπογράφοντας ή με άλλον ισοδύναμο τρόπο. (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.1055 (α)(12).)

(β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει διαδικασίες για τις αλλαγές της τελευταίας στιγμής στο φορτίο.

(γ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιήσει εναλλακτικές διαδικασίες, αντί των διαδικασιών που απαιτούνται από τις παραπάνω παραγράφους (α) και (β), υπό τον όρο της έγκρισης από την Αρχή.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605
Μάζα και ζυγοστάθμιση- Γενικά

(Βλέπε JAR-OPS 3.605)

(α) Καθορισμός της συνολικής μάζης λειτουργίας (Dry operating mass) του ελικοπτέρου

(1) Ζύγιση του ελικοπτέρου

(i) Τα καινούργια ελικόπτερα ζυγίζονται στο εργοστάσιο παραγωγής και μπορούν να τεθούν σε πτητική λειτουργία χωρίς να επαναζυγίζονται, εφόσον οι καταχωρήσεις μάζης και ζυγοστάθμισης έχουν διορθωθεί έτσι ώστε να περιλαμβάνουν τις μεταβολές και τις μετατροπές του ελικοπτέρου. Τα ελικόπτερα που μεταβιβάζονται από έναν αερομεταφορέα κράτους μέλος της JAA με εγκεκριμένο πρόγραμμα ελέγχου μάζης σε άλλον αερομεταφορέα κράτους μέλος της JAA με εγκεκριμένο πρόγραμμα, δεν απαιτείται να ζυγίζονται από τον παραλαμβάνοντα αερομεταφορέα πριν την έναρξη της πτητικής λειτουργίας, εκτός αν έχουν περάσει περισσότερα από 4 έτη από την τελευταία ζύγιση.

(ii) Η συγκεκριμένη μάζα και η συγκεκριμένη θέση του κέντρου βάρους (CG) κάθε ελικοπτέρου επαναπροσδιορίζονται σε περιοδικά χρονικά διαστήματα. Ο αερομεταφορέας καθορίζει το μέγιστο διάστημα μεταξύ δύο ζυγίσεων το οποίο πρέπει να πληροί τους όρους του JAR-OPS 3.605(β). Επιπρόσθετα, η μάζα και το CG κάθε ελικοπτέρου επαναπροσδιορίζονται με:

(Α) Ζύγιση, ή

(Β) Υπολογισμό, αν ο αερομεταφορέας είναι σε θέση να παράσχει την αναγκαία τεκμηρίωση, ώστε να αποδείξει την εγκυρότητα της μεθόδου υπολογισμού που επέλεξε,

σε περίπτωση που οι αθροιστικές αλλαγές στη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας (Dry operating mass) υπερβαίνουν το ± 0,5% της μέγιστης μάζης προσγείωσης.

(2) Διαδικασία ζύγισης

(i) Η ζύγιση πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή είτε από εγκεκριμένο οργανισμό τεχνικής συντήρησης.

(ii) Λαμβάνονται οι συνήθεις προφυλάξεις που είναι σύμφωνες με την ορθή πρακτική, όπως:

(Α) Να πραγματοποιείται έλεγχος της πληρότητας του ελικοπτέρου και του εξοπλισμού,

(Β) Να ελέγχεται ότι έχουν υπολογισθεί σωστά τα υγρά που φέρει το ελικόπτερο,

(Γ) Να εξασφαλίζεται ότι το ελικόπτερο είναι απαλλαγμένο από οιαδήποτε περιττή μάζα, και

(Δ) Να εξασφαλίζεται ότι η ζύγιση πραγματοποιείται σε κλειστό χώρο.

(iii) Κάθε εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για ζύγιση ρυθμίζεται, μηδενίζεται και χρησιμοποιείται, σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή του. Κάθε ζυγός ανά 2 έτη ή σε μικρότερο χρονικό διάστημα που ορίζεται από τον κατασκευαστή του εξοπλισμού ζύγισης, ρυθμίζεται είτε από τον κατασκευαστή, είτε από την Εθνική Υπηρεσία Μέτρων και Σταθμών, είτε από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο οργανισμό. Ο εξοπλισμός επιτρέπει τον ακριβή προσδιορισμό της μάζης του ελικοπτέρου. (Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605, υποπαράγραφο (α)(2)(iii).)

(β) Ειδικές σταθερές μάζες για το ωφέλιμο φορτίο. Εκτός από τις σταθερές μάζες για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, ο αερομεταφορέας μπορεί να υποβάλλει για έγκριση από την Αρχή σταθερές μάζες και για άλλα στοιχεία του φορτίου.

(γ) Φόρτωση του ελικοπτέρου

(1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση των ελικοπτέρων του διεξάγεται υπό την επίβλεψη προσωπικού το οποίο έχει τα κατάλληλα προσόντα.

(2) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση του φορτίου πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της μάζης και της ζυγοστάθμισης του ελικοπτέρου.

(3) Ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τα πρόσθετα δομικά όρια, όπως οι περιορισμοί αντοχής δαπέδου, το μέγιστο φορτίο ανά τρέχον μέτρο, τη μέγιστη μάζα ανά διαμέρισμα εμπορευμάτων ή/και τα μέγιστα όρια καθισμάτων.

(4) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη του αλλαγές

στην φόρτωση του ελικοπτέρου κατά την διάρκεια της πτήσης (π.χ. Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με ανυψωτικό μηχανισμό στις Δημόσιες Μεταφορές).

(δ) Όρια κέντρου βάρους

(1) Επιχειρησιακά Όρια Κέντρου Βάρους (Operational CG envelope). Πρέπει να εφαρμόζονται επιχειρησιακά περιθώρια στο πιστοποιημένο φάκελο πτήσης του κέντρου βάρους, εκτός εάν εφαρμόζεται η πρακτική της κατανομής καθισμάτων και λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη στον υπολογισμό της ζυγοστάθμισης οι επιδράσεις του αριθμού επιβατών ανά σειρά καθισμάτων, των εμπορευμάτων σε ανεξάρτητα διαμερίσματα εμπορευμάτων και του καυσίμου σε ανεξάρτητες δεξαμενές. Για τον καθορισμό των περιθωρίων του CG, λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές αποκλίσεις από την υποτιθέμενη κατανομή φορτίου. Εάν εφαρμόζεται η πρακτική της ελεύθερης επιλογής καθισμάτων, ο αερομεταφορέας εισάγει διαδικασίες για τις απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες από το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης ή το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, στην περίπτωση που συμβεί ακραία διαμήκης επιλογή καθισμάτων. Τα περιθώρια του CG καθώς και οι σχετικές διαδικασίες πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των υποθέσεων σχετικά με τον τρόπο που κάθονται οι επιβάτες, πρέπει να είναι αποδεκτά από την Αρχή. (Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605, υποπαράγραφο (d).)

(2) Κέντρο βάρους κατά την πτήση. Επιπρόσθετα στις διατάξεις της υποπαραγράφου (δ)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας αποδεικνύει ότι οι διαδικασίες λαμβάνουν πλήρως υπόψη τη ακραία μεταβολή στη διαδρομή του CG κατά την πτήση, η οποία προκαλείται από τις κινήσεις των επιβατών ή του πληρώματος, καθώς και από την κατανάλωση ή τη μετακίνηση καυσίμου.

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.620(η)
Διαδικασία για τον καθορισμό αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζης για επιβάτες και αποσκευές

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(h))

(α) Επιβάτες

(1) Μέθοδος δειγματοληψίας μαζών. Η μέση μάζα των επιβατών και των χειραποσκευών τους καθορίζεται με ζυγίση με τυχαία δειγματοληψία. Η επιλογή των τυχαίων δειγμάτων πρέπει, από τη φύση της και το εύρος της, να είναι αντιπροσωπευτική του όγκου των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, τη συχνότητα των πτήσεων σε διάφορες διαδρομές, τις εισερχόμενες και εξερχόμενες πτήσεις, την εποχή εφαρμογής και τον αριθμό θέσεων του ελικοπτέρου.

(2) Μέγεθος δείγματος. Το σχέδιο ελέγχου καλύπτει τη ζύγιση τουλάχιστον του μεγαλύτερου από τα παρακάτω:

(i) Του αριθμού επιβατών που υπολογίζεται σύμφωνα με πιλοτικό δείγμα, χρησιμοποιώντας συνήθεις διαδικασίες στατιστικής ανάλυσης και βασιζόμενοι στο σχετικό εύρος αξιοπιστίας (ακρίβεια) των μέσων μαζών που ανέρχεται σε 1% για την περίπτωση «όλοι ενήλικες» και 2% για ξεχωριστές ομάδες «Άρρενες» και «Θήλεις» (η στατιστική διαδικασία, συμπληρωμένη με ένα επεξεργασμένο παράδειγμα για τον καθορισμό του ελάχιστου απαιτούμενου μεγέθους δείγματος και της μέσης μάζης, συμπεριλαμβάνονται στο IEM OPS 3.620(h)), και

(ii) Για ελικόπτερα:

(A) Με αριθμό θέσεων επιβατών 40 και άνω, ενός συνόλου 2000 επιβατών, ή

(B) Με αριθμό θέσεων επιβατών μικρότερο από 40, ενός συνολικού αριθμού 50*[τον αριθμό των θέσεων επιβατών].

(3) Μάζες επιβατών. Οι μάζες των επιβατών περιλαμβάνουν την μάζα των προσωπικών αντικειμένων που κρατούν οι επιβάτες όταν εισέρχονται στο ελικόπτερο. Όταν λαμβάνονται τυχαία δείγματα των μαζών επιβατών, τα νήπια ζυγίζονται μαζί με τον ενήλικα που τα συνοδεύει. (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.607(δ) και JAR-OPS 3.620 (γ), (δ) και (ε).)

(4) Τόπος ζύγισης. Ο τόπος ζύγισης των επιβατών επιλέγεται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο ελικόπτερο, σε ένα σημείο όπου είναι απίθανο να επέλθει αλλαγή της μάζης των επιβατών, με την εγκατάλειψη ή την ανάληψη περισσότερων προσωπικών αντικειμένων από αυτούς, πριν από την επιβίβασή τους στο ελικόπτερο.

(5) Μηχανή ζύγισης. Η μηχανή ζύγισης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για ζύγιση των επιβατών πρέπει να έχει δυνατότητα ζύγισης τουλάχιστον 150 κιλών. Η μάζα πρέπει να επιδεικνύεται με ελάχιστη υποδιαίρεση 500 γρ. Η μηχανή ζύγισης πρέπει να είναι ακριβής μέχρι τη μεγαλύτερη από τις ακόλουθες τιμές : 0,5% ή 200 γρ.

(6) Καταγραφή των τιμών μάζης. Για κάθε πτήση καταγράφεται η μάζα των επιβατών, η αντίστοιχη κατηγορία επιβατών (π.χ. άρρενες/θήλεις/παιδιά) και ο αριθμός πτήσης.

(β) Ελεγμένες αποσκευές. Η στατιστική μέθοδος για τον καθορισμό των αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζης των αποσκευών που βασίζεται στις μέσες μάζες των αποσκευών του ελάχιστου απαιτούμενου μεγέθους δείγματος είναι βασικά ίδια με την αντίστοιχη μέθοδο για επιβάτες, όπως καθορίζεται στη υποπαράγραφο (α)(1) (βλέπε επίσης IEM OPS 3.620(h)). Για αποσκευές, το σχετικό εύρος αξιοπιστίας (ακρίβεια) ανέρχεται σε 1%. Πρέπει να ζυγιστούν τουλάχιστον 2000 τεμάχια ελεγμένων αποσκευών.

(γ) Καθορισμός των αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζης για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές

(1) Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζης για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, αντί των πραγματικών μαζών που προκύπτουν από ζύγιση, πρέπει να πραγματοποιείται στατιστική ανάλυση (βλέπε IEM OPS 3.620(h)) για να εξασφαλίζεται ότι αυτές δεν επηρεάζουν δυσμενώς την επιχειρησιακή ασφάλεια. Από την ανάλυση αυτή πρέπει να προκύπτουν μέσες τιμές μάζης για επιβάτες και αποσκευές, καθώς και άλλα στοιχεία.

(2) Σε ελικόπτερα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών, οι ανωτέρω μέσες τιμές εφαρμόζονται ως αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζης για άρρενες και θήλεις.

(3) Για μικρότερα ελικόπτερα, οι ακόλουθες αυξήσεις προστίθενται στη μέση μάζα επιβατών για να προκύψουν οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζης:

Αριθμός θέσεων επιβατών	Απαιτούμενη επιπλέον μάζα
1 έως και 5	16 κιλά
6 έως και 9	8 κιλά
10 έως και 19	4 κιλά

Εναλλακτικά, για ελικόπτερα με 30 ή περισσότερες θέσεις επιβατών, μπορούν να εφαρμοστούν οι αναθεωρη-

μένες σταθερές (μέσες) τιμές μάζης που ισχύουν για την περίπτωση «Όλοι ενήλικες». Οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές μάζης αποσκευών ισχύουν για ελικόπτερα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών.

(4) Οι αερομεταφορείς μπορούν να υποβάλουν λεπτομερές σχέδιο ελέγχου στην Αρχή για έγκριση, και συνεπώς για απόκλιση από την αναθεωρημένη σταθερή τιμή μάζης, με την προϋπόθεση ότι η αποκλίνουσα αυτή τιμή καθορίζεται μετά από χρήση της διαδικασίας που ερμηνεύεται στο παρόν Προσάρτημα. Οι αποκλίσεις αυτές αναθεωρούνται σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 5 έτη. (Βλέπε AMC στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(h) υποπαράγραφος (c)(4).)

(5) Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζης για την περίπτωση «όλοι ενήλικες» βασίζονται σε αναλογία αρρένων/θηλέων 80/20 αναφορικά με όλες τις πτήσεις. Αν ο αερομεταφορέας επιθυμεί να λάβει έγκριση για χρήση διαφορετικής αναλογίας για συγκεκριμένες διαδρομές ή πτήσεις, τότε υποβάλλει στοιχεία στην Αρχή, με τα οποία αποδεικνύεται ότι η εναλλακτική αναλογία αρρένων/θηλέων είναι συντηρητική και καλύπτει τουλάχιστον το 84% των πραγματικών αναλογιών αρρένων/θηλέων σε δείγμα τουλάχιστον 100 αντιπροσωπευτικών πτήσεων.

(6) Οι μέσες τιμές μάζης που προκύπτουν στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό σε κιλά. Οι τιμές μάζης των ελεγμένων αποσκευών στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο αριθμό 0,5 κιλά, ανάλογα με την περίπτωση.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.625
Έγγραφα τεκμηρίωσης μάζης και ζυγοστάθμισης

(Βλέπε JAR-OPS 3.625)

(Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.625

(α) Έγγραφα τεκμηρίωσης μάζης και ζυγοστάθμισης

(1) Περιεχόμενα

(i) Τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζης και ζυγοστάθμισης περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες:

(Α) Τη νηολόγηση και τον τύπο του ελικοπτέρου,

(Β) Το διακριτικό αριθμό πτήσης και την ημερομηνία,

(Γ) Τα στοιχεία του κυβερνήτη,

(Δ) Τα στοιχεία του ατόμου που συνέταξε το έγγραφο,

(Ε) Την συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας και το αντίστοιχο CG του ελικοπτέρου,

(ΣΤ) Την μάζα καυσίμου κατά την απογείωση και την μάζα καυσίμου του ταξιδιού,

(Ζ) Την μάζα των αναλώσιμων, εκτός από το καύσιμο,

(Η) Τα μέρη που συνιστούν το φορτίο, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου και του έρματος,

(Θ) Την μάζα απογείωσης, την μάζα προσγείωσης και την μάζα χωρίς καύσιμο,

(Ι) Την κατανομή φορτίου,

(ΙΑ) Τις εφαρμοζόμενες θέσεις CG του ελικοπτέρου, και

(ΙΒ) Τις οριακές τιμές μάζης και CG.

(ii) Ο αερομεταφορέας μπορεί να παραλείψει ορισμένα από τα ανωτέρω στοιχεία από τα επίσημα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζης και ζυγοστάθμισης, εφόσον έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από την Αρχή.

(2) Αλλαγή τελευταίας στιγμής. Οποιαδήποτε αλλαγή τελευταίας στιγμής συμβεί μετά από τη συμπλήρωση του εγγράφου τεκμηρίωσης μάζης και ζυγοστάθμισης ανακοινώνεται στον κυβερνήτη και καταγράφεται στο έγγραφο τεκμηρίωσης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη αλλαγή του αριθμού των επιβατών ή του φορτίου χειρός, που είναι αποδεκτές ως αλλαγές τελευταίας στιγμής, καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Αν γίνει υπέρβαση αυτού του αριθμού, συντάσσεται νέο έγγραφο τεκμηρίωσης μάζης και ζυγοστάθμισης.

(β) Ηλεκτρονικά υπολογιστικά συστήματα. Στις περιπτώσεις όπου το έγγραφο τεκμηρίωσης μάζης και ζυγοστάθμισης παράγονται μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστικού συστήματος, ο αερομεταφορέας επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων στοιχείων. Δημιουργεί σύστημα για να ελέγχει ότι οι τροποποιήσεις στα δεδομένα τροφοδοσίας του, ενσωματώνονται κατάλληλα σ' αυτό και ότι λειτουργεί σωστά σε συνεχή βάση, επαληθεύοντας τα παραγόμενα στοιχεία ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους 6 μήνες.

(γ) Συστήματα υπολογισμού μάζης και ζυγοστάθμισης εντός του ελικοπτέρου. Ο αερομεταφορέας λάμβάνει έγκριση της Αρχής, αν επιθυμεί να χρησιμοποιήσει ηλεκτρονικό σύστημα υπολογισμού μάζης και ζυγοστάθμισης, το οποίο βρίσκεται εντόςτου ελικοπτέρου, ως κύρια πηγή διεκπεραίωσης του υπολογισμού.

(δ) Ζεύξη δεδομένων (Datalink). Όταν τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζης και ζυγοστάθμισης διαβιβάζονται στα ελικόπτερα με ηλεκτρονική μορφή, πρέπει να υπάρχει στο έδαφος ένα αντίγραφο του τελικού εγγράφου τεκμηρίωσης μάζης και ζυγοστάθμισης, όπως αυτό έγινε δεκτό από τον κυβερνήτη.

ΤΜΗΜΑ ΙΑ
ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
JAR-OPS 3.630

Γενική εισαγωγή

(Βλέπε ΙΕΜ OPS 3.630)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν γίνεται έναρξη πτήσης, εκτός εάν τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται με βάση το παρόν Τμήμα είναι:

(1) Εγκεκριμένα, εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ), και έχουν εγκατασταθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων προτύπων επιδόσεων και των απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας και πτητικής ικανότητας, και

(2) Βρίσκονται σε κατάσταση συνεχούς επιχειρησιακής ετοιμότητας για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στον Εγχειρίδιο Ελάχιστου Εξοπλισμού (MEL) (παραπομπή στο JAR-OPS 3.030).

(β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων των οργάνων και του εξοπλισμού είναι εκείνα που καθορίζονται στις σχετικές κοινές οδηγίες τεχνικών προδιαγραφών (Joint Technical Standard Orders, JTSO) που εφαρμόζονται, όπως παρατίθενται στα JAR-TSO, εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους κώδικες πτητικής λειτουργίας ή πτητικής ικανότητας. Όργανα και εξοπλισμός τα οποία, κατά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος, συμφωνούν με διαφορετικές προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων από εκείνες των JTSO, μπορούν να παραμείνουν σε χρήση ή να εγκατασταθούν, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν Τμήμα. Όργανα και εξοπλισμός που έχουν ήδη εγκριθεί δεν απαι-

τείται να συμφωνούν με αναθεωρημένη προδιαγραφή JTSO.

(γ) Για τα ακόλουθα είδη δεν απαιτείται έγκριση εξοπλισμού:

(1) Ηλεκτρικοί φανοί που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.640(α)(4),

(2) Ένα ρολόι ακριβείας, το οποίο αναφέρεται στο JAR-OPS 3.650(β) & 3.652(β),

(3) Υποδοχή χάρτη, η οποία αναφέρεται στο JAR-OPS 3.652(ιδ),

(4) Κυτία πρώτων βοηθειών, τα οποία αναφέρονται στο JAR-OPS 3.745,

(5) Μεγάφωνα, τα οποία αναφέρονται στο JAR-OPS 3.810,

(6) Σωστικά μέσα και εξοπλισμός φωτοβολίδων σήμανσης, που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.835(α) και (γ), και

(7) Άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης, αγκυροβόλησης ή ελιγμών αμφιβίων στο νερό, που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.840.

(δ) Εάν κατά τη διάρκεια της πτήσης ένα μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να χρησιμοποιήσει τον εξοπλισμό από τη θέση του, ο χειρισμός του πρέπει να είναι ευχερής από τη θέση αυτή. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης χειρίζονται μονάδα του εξοπλισμού, η μονάδα αυτή πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να επιτρέπει την ευχερή λειτουργία της από κάθε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός της.

(ε) Τα όργανα που χρησιμοποιούνται από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης είναι τοποθετημένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτρέπουν στο μέλος αυτό να βλέπει με ευκολία τις ενδείξεις από τη θέση του, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική ευθεία που κανονικά έχει, όταν κοιτά προς τα εμπρός, κατά μήκος του ίχνους πτήσης. Όταν απαιτείται η λειτουργία ενός μόνο οργάνου σε ελικόπτερο, το οποίο χρησιμοποιείται από περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, αυτό πρέπει να τοποθετείται έτσι ώστε να είναι ορατό από κάθε ενδεδειγμένη θέση του πληρώματος διακυβέρνησης.

JAR-OPS 3.640

Φώτα πτητικής λειτουργίας ελικόπτερου

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία ελικόπτερου, από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με:

(α) Για πτήση ημέρας υπό VFR:

(1) Σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης,

(β) Για πτήση υπό IFR ή νυκτερινή, εκτός του εξοπλισμού που καθορίζεται στην παράγραφο (α) ανωτέρω:

(1) Φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικόπτερου, που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του,

(2) Φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικόπτερου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών,

(3) Ηλεκτρικό φανό για κάθε απαιτούμενο μέλος πληρώματος, ο οποίος είναι εύκολα προσιτός από τα μέλη του πληρώματος, όταν αυτά κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους.

(4) Φώτα πλοήγησης / θέσης,

(5) Δύο φώτα προσγείωσης εκ των οποίων τουλάχιστον το ένα πρέπει να έχει την δυνατότητα να ρυθμίζεται εν πτήσει ώστε να φωτίζει το έδαφος εμπρός και κάτω από το ελικόπτερο, καθώς και το έδαφος εκατέρωθεν αυτού, και

(6) Φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το ελικόπτερο είναι αμφίβιο.

JAR-OPS 3.647

Εξοπλισμός για πτητικές λειτουργίες όπου απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας ή/και ραδιοπλοήγησης.

Όπου απαιτείται η ύπαρξη συστήματος ραδιοεπικοινωνίας ή/και ραδιοπλοήγησης, ο αερομεταφορέας δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες εάν το ελικόπτερο δεν είναι εξοπλισμένο με ακουστικά μετά ενσωματωμένου μικρόφωνου ή αντίστοιχο εξοπλισμό και έναν διακόπτη εκπομπής στο χειριστήριο για κάθ' έναν απαιτούμενο χειριστή ή/και μέλος του πληρώματος στην θέση εκτέλεσης των καθηκόντων του.

JAR-OPS 3.650

«Πτήσεις εξ όψεως» (VFR) κατά την διάρκεια της ημέρας- Όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

(Βλέπε AMC OPS 3.650/3.652)

(Βλέπε IEM OPS 3.650/3.652)

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία ελικόπτερου από τον αερομεταφορέα κατά τη διάρκεια της ημέρας, σύμφωνα με τους Κανόνες «Πτήσεων εξ όψεως» (VFR), εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και πλοήγησης και τον σχετικό εξοπλισμό, και δεν πληρούνται οι συνθήκες, όπου είναι απαραίτητη η εφαρμογή τους, που αναφέρονται στις παρακάτω υποπαραγράφους:

(α) Μαγνητική πυξίδα,

(β) Ρολόι ακριβείας που δείχνει τον χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

(γ) Ευαίσθητο υψόμετρο πίεσης, βαθμονομημένο σε πόδια (feet), με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε εκτοπασκάλ (hectopascals) / χιλιοστόβαρα (millibars), το οποίο είναι ρυθμιζόμενο για κάθε τιμή βαρομετρικής πίεσης που ενδέχεται να τεθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(δ) Ενδείκτη ταχύτητας αέρος (Air Speed Indicator) βαθμονομημένο σε κόμβους (knots),

(ε) Ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας (Vertical Speed Indicator),

(στ) Ενδείκτη κλίσεων (Slip Indicator),

(ζ) Μέσο ένδειξης, στο θάλαμο του πληρώματος διακυβέρνησης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου (βλέπε AMC OPS 3.650(g) & 3.652(k)).

(η) Οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή διαθέτει τα ακόλουθα ξεχωριστά όργανα:

(1) Ευαίσθητο υψόμετρο πίεσης, βαθμονομημένο σε πόδια (feet), με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε εκτοπασκάλ (hectopascals) / χιλιοστόβαρα (millibars), ρυθμιζόμενο για κάθε τιμή βαρομετρικής πίεσης που ενδέχεται να τεθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(2) Ενδείκτη ταχύτητας αέρος βαθμονομημένο σε κόμβους (knots),

(3) Ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας, και

(4) Ενδείκτη κλίσεων,

(θ) Επιπροσθέτως των απαιτουμένων οργάνων πτήσης

και πλοήγησης που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (α) έως και (η), ανωτέρω, ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 κιλά ή οποιοδήποτε ελικόπτερο όταν επιχειρεί πάνω από νερό, χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά ή όταν η ορατότητα είναι μικρότερη από 1.500 μέτρα, πρέπει να είναι εξοπλισμένο με τα ακόλουθα όργανα πτήσης:

(1) Ενδείκτη στάσης, και

(2) Σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης.

(ι) Στις περιπτώσεις που απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστές ενδείξεις για κάθε χειριστή και ξεχωριστούς επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό, όπου είναι απαραίτητο.

(ια) Όλα τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης, και

(ιβ) Κάθε σύστημα ένδειξης ταχύτητας ανέμου είναι εφοδιασμένο με ένα θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή αντίστοιχο εξοπλισμό που εμποδίζει την δυσλειτουργία του που οφείλεται σε υγροποίηση ή παγοποίηση για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 κιλά ή έχουν μέγιστή εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) πάνω από 9.

JAR-OPS 3.652

«Πτήσεις δι' οργάνων» (IFR) ή νυκτερινές πτήσεις - Όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

(Βλέπε AMC OPS 3.650/3.652)

(Βλέπε IEM OPS 3.650/3.652)

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία ελικόπτερου από αερομεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσεων δι' οργάνων» (IFR) ή κατά τη νύκτα σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσεως εξ όψεως» (VFR), εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και πλοήγησης και τον σχετικό εξοπλισμό, όπου είναι απαραίτητο, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις, που αναφέρονται στις κατωτέρω υποπαραγράφους:

(α) Μαγνητική πυξίδα,

(β) Ρολόι ακριβείας που δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

(γ) Δύο ευαίσθητα υψόμετρα πίεσης, βαθμονομημένα σε πόδια (feet), με ρυθμίσεις υποκλίμακας, βαθμονομημένες σε εκτοπασκάλ (hectopascals) / χιλιοστόβαρα (millibars), τα οποία είναι ρυθμιζόμενα για κάθε τιμή βαρομετρικής πίεσης που ενδέχεται να τεθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης. Για πτητικές λειτουργίες VFR κατά τη νύκτα μ' έναν χειριστή το ένα υψόμετρο πίεσης αντικατασταθίσταται από ένα ραδιουψόμετρο.

(δ) Σύστημα ένδειξης ταχύτητας αέρος με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή άλλο ισοδύναμο μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω υγροποίησης ή παγοποίησης, συμπεριλαμβανομένου και προειδοποιητικού ενδείκτη δυσλειτουργίας του θερμαντήρα του σωλήνα pitot. Η απαίτηση για προειδοποιητικό ενδείκτη δυσλειτουργίας του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται για ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 9 ή λιγότερες θέσεις επιβατών ή με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 3.175 κιλά ή λιγότερα και για τα οποία έχει εκδοθεί Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Αυγούστου 1999(βλέπε AMC OPS 3.652(d) &(m)(2)),

(ε) Ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας,

(στ) Ενδείκτη κλίσεων,

(ζ) Ενδείκτη στάσης (Attitude Indicator),

(η) Εφεδρικό ενδείκτη στάσης (τεχνητός ορίζοντας) ικανό να χρησιμοποιηθεί και από τις δύο θέσεις των χειριστών, ο οποίος:

(1) Εξασφαλίζει αξιόπιστη λειτουργία για τουλάχιστον 30 λεπτά ή για τον χρόνο πτήσης που χρειάζεται το ελικόπτερο να πετάξει σε κατάλληλη εναλλακτική τοποθεσία προσγείωσης όταν επιχειρεί σε αφιλόξενη περιοχή ή πάνω από την θάλασσα, όποιος από τους δύο είναι μεγαλύτερος, μετά από πλήρη βλάβη του ηλεκτρικού συστήματος παραγωγής ενέργειας, λαμβάνοντας υπόψη και τα άλλα φορτία στην παροχή ενέργειας εκτάκτου ανάγκης και των διαδικασιών πτητικής λειτουργίας,

(2) Λειτουργεί ανεξάρτητα από οποιοδήποτε άλλο σύστημα ένδειξης στάσης,

(3) Τίθεται αυτόματα σε λειτουργία μετά την πλήρη βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας,

(4) Φωτίζεται κατάλληλα σε όλες τις φάσεις της πτητικής λειτουργίας.

(θ) Για τη συμμόρφωση με την ανωτέρω υποπαράγραφο (η), καθίσταται απολύτως εμφανής στο πλήρωμα διακυβέρνησης η στιγμή κατά την οποία ο εφεδρικός ενδείκτης στάσης (τεχνητός ορίζοντας), ο οποίος απαιτείται στην παρούσα παράγραφο, λειτουργεί με παροχή ενέργειας εκτάκτου ανάγκης. Στην περίπτωση που ο εφεδρικός ενδείκτης στάσης έχει τη δική του ιδιαίτερη παροχή, πρέπει να υπάρχει ειδική ευδιάκριτη ένδειξη όταν γίνεται χρήση αυτής της παροχής.

(ι) Σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης (Stabilized Direction Indicator),

(ια) Μέσο ένδειξης, στο θάλαμο του πληρώματος διακυβέρνησης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου (βλέπε AMC OPS 3.650(g) &3.652(k)).

(ιβ) Εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης για το υψόμετρο, τον ενδείκτη ταχύτητας αέρος και κατακόρυφης ταχύτητας,

(ιγ) Οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή πρέπει να διαθέτει τα ακόλουθα ξεχωριστά όργανα:

(1) Ευαίσθητο υψόμετρο πίεσης, βαθμονομημένο σε πόδια (feet), με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε εκτοπασκάλ (hectopascals) / χιλιοστόβαρα (millibars), και ρυθμιζόμενο για κάθε τιμή βαρομετρικής πίεσης που ενδέχεται να πρωτοποθετείται κατά τη διάρκεια της πτήσης και το οποίο μπορεί να είναι ένα από τα δύο υψόμετρα που απαιτούνται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (γ) ανωτέρω.

(2) Σύστημα ένδειξης ταχύτητας του αέρος με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή άλλο ισοδύναμο μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας λόγω υγροποίησης ή παγοποίησης, συμπεριλαμβανομένου και προειδοποιητικού ενδείκτη δυσλειτουργίας του θερμαντήρα pitot. Η απαίτηση για προειδοποιητικό ενδείκτη δυσλειτουργίας του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται για ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για 9 ή λιγότερες θέσεις επιβατών ή με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 3.175 κιλά ή μικρότερο και για τα οποία έχει εκδοθεί Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Αυγούστου 1999 (βλέπε AMC OPS 3.652(d) & (m)(2)).

(3) Ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας,

(4) Ενδείκτη ολισθήσεων,

(5) Ενδείκτη στάσης, και

(6) Σταθεροποιημένο ενδείκτη κατεύθυνσης.

(ιδ) Για IFR πτητικές λειτουργίες, μία υποδοχή χάρτη, σε

θέση που επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και η οποία μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτητικών λειτουργιών.

(ιε) Όπου απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστές ενδείξεις για κάθε χειριστή και ατομικούς επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό, ανάλογα με την περίπτωση, και

(ιστ) Όλα τα ελικόπτερα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης.

JAR-OPS 3.655
Πρόσθετος εξοπλισμός για πτητική λειτουργία με ένα χειριστή σε «πτήση δι' οργάνων « (IFR)

(Βλέπε AMC OPS 3.655)

Ο αερομεταφορέας απαγορεύεται να εκτελεί πτητική λειτουργία με ένα χειριστή σε «πτήση δι' οργάνων « (IFR), εάν το ελικόπτερο δεν είναι εφοδιασμένο με αυτόματο πιλότο, που διαθέτει τουλάχιστον λειτουργίες διατήρησης ύψους και πορείας (κατεύθυνσης), εκτός από τα ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών έξι ή λιγότερων τα οποία πιστοποιήθηκαν για πρώτη φορά από κράτος μέλος του JAA για πτητικές λειτουργίες IMC με ένα χειριστή μέχρι την 1 Ιανουαρίου 1979 και τα οποία βρίσκονται σε λειτουργία σε κράτος μέλος του JAA την 1 Αυγούστου 1999. Τέτοια ελικόπτερα μπορούν να συνεχίσουν να εκτελούν πτητικές λειτουργίες μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2004 υπό την προϋπόθεση ότι ο αερομεταφορέας έχει λάβει σχετική έγκριση από την Αρχή.

JAR-OPS 3.660
Ραδιοϋψόμετρα

(α) Ο αερομεταφορέας απαγορεύεται να εκτελεί πτητική λειτουργία με ελικόπτερο πάνω από νερό :

(1) Όταν επιχειρεί χωρίς να έχει οπτική επαφή με την ξηρά, ή

(2) Όταν η ορατότητα είναι μικρότερη από 1.500 μέτρα, ή

(3) Την νύκτα, ή

(4) Σε μία απόσταση από την ξηρά η οποία αντιστοιχεί σε περισσότερα από τρία λεπτά πτήσης με κανονική ταχύτητα πτήσης διαδρομής,

εάν δεν είναι εφοδιασμένο με ραδιοϋψόμετρο το οποίο διαθέτει ηχητική προειδοποίηση, ή άλλους τρόπους προειδοποίησης αποδεκτούς στην Αρχή, ότι επιχειρεί σε ύψος κατώτερο του επιλεγέντος και οπτική προειδοποίηση ικανή να λειτουργεί σε ύψος που έχει επιλεγεί από τον χειριστή.

JAR-OPS 3.670
Εναέριος εξοπλισμός ραντάρ καιρού

Ο αερομεταφορέας απαγορεύεται να εκτελεί πτητική λειτουργία με ελικόπτερο το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών σε «πτήση δι' οργάνων» (IFR) ή κατά τη νύκτα όταν η τρέχουσα αναφορά καιρού δείχνει ότι αναμένονται κατά την πορεία της πτήσης καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από ένα εναέριο ραντάρ καιρού, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με αερομεταφερόμενο ραντάρ καιρού.

JAR-OPS 3.675
Εξοπλισμός για πτητική λειτουργία σε συνθήκες παγοποίησης

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία ελικόπτερου, από αερομεταφορέα, σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης, εάν αυτό δεν είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να λειτουργεί σε συνθήκες παγοποίησης.

(β) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία ελικόπτερου, από αερομεταφορέα, σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης κατά την διάρκεια της νύκτας, εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου. Ο φωτισμός που χρησιμοποιείται πρέπει να είναι τέτοιου τύπου ώστε να μην προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεραίνει τα μέλη του πληρώματος κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

JAR-OPS 3.685
Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία ελικόπτερου, από αερομεταφορέα, το οποίο απαιτεί πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης με περισσότερα από ένα μέλη, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, που δεν είναι συσκευές χειρός, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης.

JAR-OPS 3.690
Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία ελικόπτερου, από αερομεταφορέα, το οποίο φέρει άλλο μέλος πληρώματος εκτός από το πλήρωμα διακυβέρνησης, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος.

(β) Το σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος που απαιτείται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο πρέπει να:

(1) Λειτουργεί ανεξάρτητα από το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), εκτός από τις συσκευές χειρός, τα ακουστικά, τα μικρόφωνα, τους διακόπτες επιλογής και τις συσκευές σημάτων,

(2) Παρέχει έναν αμφίδρομο τρόπο επικοινωνίας μεταξύ του θαλάμου πληρώματος διακυβέρνησης και κάθε θέση μέλους πληρώματος,

(3) Είναι εύκολα προσιτός για χρήση από κάθε απαιτούμενη θέση πληρώματος διακυβέρνησης εντός του θαλάμου πληρώματος διακυβέρνησης,

και επιπροσθέτως για μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών:

(4) Είναι εύκολα προσιτός για χρήση στις απαιτούμενες θέσεις των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κοντά σε κάθε μεμονωμένο ή σε κάθε ζεύγος εξόδων κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου,

(5) Διαθέτει σύστημα προειδοποίησης με ενσωματωμένα ηχητικά ή οπτικά σήματα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης για την προειδοποίηση του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για χρήση από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών για την προειδοποίηση του πληρώματος διακυβέρνησης, και

(6) Διαθέτει κατάλληλο σύστημα, ώστε ο καλούμενος να μπορεί να προσδιορίσει εάν πρόκειται για κανονική κλήση ή για κλήση επείγουσας ανάγκης (βλέπε AMC OPS 3.690(b)(6)).

JAR-OPS 3.695
Σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία ελικόπτερου, από αερομεταφορέα, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εγκαταστημένο σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system).

(β) Το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), που απαιτείται από την παρούσα παράγραφο, πρέπει να:

(1) Λειτουργεί ανεξάρτητα από τα συστήματα ενδοεπικοινωνίας, εκτός από τις συσκευές χειρός, τα ακουστικά, τα μικρόφωνα, τους διακόπτες επιλογής και τις συσκευές σημάτων,

(2) Είναι εύκολα προσιτό για άμεση χρήση από κάθε απαιτούμενη θέση μέλους πληρώματος διακυβέρνησης,

(3) Είναι εύκολα προσιτό για χρήση από τουλάχιστον μία θέση πληρώματος θαλάμου επιβατών στην καμπίνα και κάθε μικρόφωνο του συστήματος αναγγελιών κοινού προοριζόμενο για χρήση από το πλήρωμα καμπίνας επιβατών είναι τοποθετημένο πλησίον του καθίσματος του πληρώματος καμπίνας η οποία ευρίσκεται πλησίον κάθε απαιτούμενης εξόδου κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου στο διαμέρισμα των επιβατών,

(4) Είναι ικανό να τεθεί σε λειτουργία μέσα σε 10 δευτερόλεπτα από μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών σε καθεμία από τις θέσεις του διαμερίσματος, από τις οποίες είναι προσιτή η χρήση του.,

(5) Ακούγεται επαρκώς και ευκρινώς από όλες τις θέσεις επιβατών, τις τουαλέτες καθώς και τις θέσεις και σταθμούς εργασίας του πληρώματος θαλάμου επιβατών, και

(6) Μετά από μία ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, εξασφαλίζεται η αξιόπιστη λειτουργία του για τουλάχιστον αλλά 10 λεπτά.

JAR-OPS 3.700
Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης-1

(Βλέπε IEM OPS 3.700)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικόπτερου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας από κράτος μέλος του JAA ή αλλού, την ή μετά την 1η Αυγούστου 1999 και το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 3.175 κιλά, εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, αποτυπώνει:

(1) Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης μέσω του ασυρμάτου,

(2) Το ηχητικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων και, , των ηχητικών σημάτων που προέρχονται από κάθε χρησιμοποιούμενο μικρόφωνο του πληρώματος διακυβέρνησης, χωρίς διακοπή,

(3) Συνομιλίες μεταξύ των μελών του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του ελικόπτερου,

(4) Σήματα ομιλίας ή ακουστικά σήματα αναγνώρισης των ραδιοβοηθημάτων αεροναυτιλίας και προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ακουστικά ή μεγάφωνο,

(5) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), εάν είναι εγκατεστημένο.

(β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον της μίας (1) τελευταίας ώρας της λειτουργίας του, εξαιρουμένης της περίπτωσης των ελικοπτέρων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως και 7000 κιλά, όπου αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στα 30 λεπτά.

(γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης αρχίζει αυτόματα να αποτυπώνει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να αποτυπώνει έως τη περάτωση της πτήσης, όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα της ηλεκτρικής ισχύος, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης αρχίζει να αποτυπώνει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά το σβήσιμο των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

(δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

(ε) Ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος συνδυάζεται με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης θεωρείται ότι συμμορφούται με το παρόν τμήμα.

(στ) Οποιοδήποτε ελικόπτερο μπορεί να αποδεσμευθεί με τον απαιτούμενο από το παρόν Τμήμα αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης εκτός λειτουργίας, με τις προϋποθέσεις ότι:

(1) Δεν είναι ευλόγως πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το ελικόπτερο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις με μη επισκευασμένο τον αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης,

(3) Δεν έχουν παρέλθει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης χρήζει επισκευής, και

(4) Κάθε αποτυπωτής στοιχείων πτήσης, που απαιτείται να υπάρχει στο ελικόπτερο, λειτουργεί, εκτός εάν συνδυάζεται με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

JAR-OPS 3.705
Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης-2

(Βλέπε IEM OPS 3.705)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικόπτερου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας από κράτος μέλος του JAA ή αλλού, μέχρι και την 31η Ιουλίου 1999 και το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 7.000 κιλά ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος αποτυπώνει:

(1) Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης μέσω του ασυρμάτου,

(2) Το ηχητικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων, όπου είναι πρακτικά δυνατόν και χωρίς διακοπή, των ακουστικών ση-

μάτων που προέρχονται από κάθε χρησιμοποιούμενο μικρόφωνο του πληρώματος διακυβέρνησης,

(3) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του ελικόπτερου,

(4) Σήματα ομιλίας ή ακουστικά σήματα αναγνώρισης των ραδιοβοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο,

(5) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), όπου είναι πρακτικά εφικτό, και

(6) Για ελικόπτερο το οποίο δεν είναι εξοπλισμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, τις αναγκαίες παραμέτρους ώστε να καθορισθεί η ταχύτητα του κυρίου στροφείου.

(β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια, τουλάχιστον, των 30 τελευταίων λεπτών της λειτουργίας του.

(γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης αρχίζει να αποτυπώνει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να αποτυπώνει έως τη περάτωση της πτήσης, όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

(δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

(ε) Θεωρείται ως συμμορφούμενος με το παρόν τμήμα αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης αυτός ο οποίος συνδυάζεται με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης.

(στ) Το ελικόπτερο μπορεί να αναχωρήσει με τον απαιτούμενο βάσει του παρόντος Κανονισμού αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης εκτός λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι:

(1) Δεν είναι εύλογα και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το ελικόπτερο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης,

(3) Δεν έχουν παρέλθει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης χρήζει επισκευή, και

(4) Οποιοσδήποτε αποτυπωτής στοιχείων πτήσης, που απαιτείται να υπάρχει στο ελικόπτερο, να λειτουργεί, εκτός εάν αυτός συνδυάζεται με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

JAR-OPS 3.715

Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης-1

(Βλέπε IEM OPS 3.715 / 3.720)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από τον αερομεταφορέα, ελικόπτερου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από κράτος μέλος του JAA ή αλλού την ή μετά την 1η Αυγούστου 1999, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 3.175 κιλά, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και διατήρησης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.

(β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των οκτώ (8) τελευταίων ωρών της λειτουργίας του.

(γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:

(1) Τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό του ύψους, της ταχύτητας του αέρος, της πορείας, της επιτάχυνσης, της στάσης πρόνευσης και διατοιχισμού (pitch and roll), των ρυθμίσεων των μικροφώνων των ραδιοεκπομπών, της ώσης ή ισχύος σε κάθε κινητήρα, της ταχύτητας του κύριου στροφείου, της χρήσης των φρένων στροφείου, της θέσης των πρωτευόντων χειριστηρίων ελέγχου πτήσης, των προειδοποιήσεων που δίνονται στον θάλαμο διακυβέρνησης, της θερμοκρασίας αέρα, της χρήσης των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και της χρήσης των συστημάτων ενίσχυσης της ευστάθειας,

(2) Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 7.000 κιλά, τις πρόσθετες παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό της θερμοκρασίας και της πίεσης του λιπαντικού του κύριου κιβωτίου ταχυτήτων, του ρυθμού εκτροπής, της ενδεικνυόμενης δύναμης ανάρτησης, εφόσον υπάρχει εγκαταστημένος ενδείκτης, του ραδιοϋψόμετρου και της θέσης του συστήματος προσγείωσης, και

(3) Για όλα τα ελικόπτερα, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να καταγράφει κάθε ειδική παράμετρο που σχετίζεται με κάθε καινοτομία ή μοναδικότητα στο σχεδιασμό ή στα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του ελικόπτερου. (Βλέπε AMC OPS 3.715(c).)

(δ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

(ε) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά αυτόματα όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

(στ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

(ζ) Στο πλαίσιο της συμμόρφωση προς τον παρόντα Κανονισμό, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης μπορεί να συνδυαστεί με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

(η) Κάθε ελικόπτερο μπορεί να αποδεσμευθεί με τον απαιτούμενο από τον παρόντα Κανονισμό αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι:

(1) Δεν είναι εύλογα και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το ελικόπτερο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης,

(3) Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης χρειάζεται επισκευή, και

(4) Κάθε αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται να υπάρχει στο ελικόπτερο, βρίσκεται σε λειτουργία, εκτός εάν συνδυάζεται με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης. (Βλέπε IEM OPS 3.715(h) / 3.720(h).)

JAR-OPS 3.720
Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης-2

(Βλέπε IEM OPS 3.715/3.720)

(α) Διατηρείται κενό έως ότου συμπληρωθεί.

Σημείωση: Σκοπός της παρούσας παραγράφου είναι να καθοριστεί το εύρος εφαρμογής της απαίτησης που αφορά τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης για ελικόπτερα που δεν καλύπτονται από την JAR-OPS 3.715. Έως την έκδοση ανακοίνωσης σχετικά με προτεινόμενη τροποποίηση (NPA), εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι εθνικοί κανονισμοί και στην περίπτωση αυτή οι σχετικοί αποτυπωτές στοιχείων πτήσης συμμορφώνονται προς τα ακόλουθα.

(β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 5 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του

(γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:

(1) Τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό του ύψους, της ταχύτητας αέρος, της πορείας, της επιτάχυνσης, της στάσης πρόνευσης και διατοιχισμού (pitch and roll), των χειρισμών των μικροφώνων των ραδιοεκπομπών, της ισχύος σε κάθε κινητήρα, της ταχύτητας του κύριου στροφείου, της χρήσης των φρένων στροφείου, της θέσης των πρωτευόντων χειριστηρίων ελέγχου πτήσης, των προειδοποιήσεων που δίνονται στον θάλαμο διακυβέρνησης, της θερμοκρασίας αέρα, της χρήσης των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και της χρήσης των συστημάτων ενίσχυσης της ευστάθειας,

(2) Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 7.000 κιλά, τις πρόσθετες παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό της θερμοκρασίας και της πίεσης του λιπαντικού του κύριου κιβωτίου ταχυτήτων, του ρυθμού εκτροπής (yaw rate), της ενδεικνυόμενης δύναμης ανάρτησης, εφόσον υπάρχει εγκαταστημένος ενδείκτης, του ραδιοϋψομέτρου και της θέσης του συστήματος προσγείωσης, και

(3) Για όλα τα ελικόπτερα, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης καταγράφει κάθε ειδική παράμετρο που σχετίζεται με καινοτομία ή μοναδικότητα στο σχεδιασμό ή στα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του ελικόπτερου. (Βλέπε επίσης AMC OPS 3.720 (c)(3).)

(δ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

(ε) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης αρχίζει να καταγράφει τα στοιχεία πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά όταν το ελικόπτερο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.

(στ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

(ζ) Στο πλαίσιο της συμμόρφωση προς τον παρόντα Κανονισμό, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης μπορεί να συνδυαστεί με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

(η) Κάθε ελικόπτερο μπορεί να αναχωρήσει με τον απαιτούμενο αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, να βρίσκεται εκτός λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι:

(1) Δεν είναι εύλογα και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το ελικόπτερο δεν υπερβαίνει τις 8 διαδοχικές πτήσεις χωρίς να έχει επισκευαστεί ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης,

(3) Δεν έχουν περάσει περισσότερες από 72 ώρες από τη στιγμή που διαπιστώθηκε ότι ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης χρειάζεται επισκευή, και

(4) Κάθε αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης, που απαιτείται να υπάρχει στο ελικόπτερο, βρίσκεται σε λειτουργία, εκτός εάν συνδυάζεται με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης. (Βλέπε IEM OPS 3.715(g)/3.720(g).)

JAR-OPS 3.730
Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, ιμάντες πρόσδεσης και μηχανισμοί συγκράτησης για παιδιά

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία ελικόπτερου, από αερομεταφορέα, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με:

(1) Κάθισμα ή θέση-κρεβάτι για κάθε άτομο ηλικίας δύο ετών και άνω,

(2) Ζώνη ασφαλείας, με ή χωρίς διαγώνιο ιμάντα ώμου, ή ιμάντα πρόσδεσης για χρήση σε κάθε κάθισμα για κάθε επιβάτη ηλικίας 2 ετών και άνω, για ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, από κράτος μέλος του JAA ή αλλού, μέχρί και την 31η Ιουλίου 1999,,

(3) Ζώνη ασφαλείας, με ή χωρίς διαγώνιο ιμάντα ώμου, ή ιμάντα πρόσδεσης που χρησιμοποιείται σε κάθε κάθισμα για κάθε επιβάτη ηλικίας 2 ετών και άνω, για ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, από κράτος μέλος του JAA ή αλλού, την ή μετά την 1η Αυγούστου 1999,

(4) Μηχανισμό συγκράτησης για κάθε επιβάτη ηλικίας μικρότερης των 2 ετών,

(5) Ζώνη ασφαλείας για κάθε κάθισμα πληρώματος διακυβέρνησης, που περιλαμβάνει μηχανισμό αυτόματης συγκράτησης του κορμού του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης,

(6) Ζώνη ασφαλείας για κάθε κάθισμα πληρώματος θαλάμου επιβατών

Σημείωση: Η παρούσα απαίτηση δεν αποκλείει τη χρήση των καθισμάτων επιβατών από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται ως υπεράριθμα σε σχέση με το συμπλήρωμα του απαιτούμενου πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(7) Καθίσματα για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, που βρίσκονται κοντά στην έξοδο κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου. Εάν ο αριθμός των μελών του πληρώματος του θαλάμου επιβατών υπερβαίνει τον αριθμό των εξόδων κινδύνου στο επίπεδο δαπέδου, τα επιπλέον απαιτούμενα καθίσματα βρίσκονται σε τέτοια θέση, ώστε τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών να μπορούν να βοηθήσουν με τον καλύτερο τρόπο τους επιβάτες σε περίπτωση εκκένωσης επείγουσας ανάγκης. Οι θέσεις αυτές πρέπει να είναι στραμμένες προς τα εμπρός ή προς τα πίσω υπό γωνία 15ώ σε σχέση με τον διαμήκη άξονα του ελικοπτέρου.

(β) Όλοι οι ιμάντες και οι ζώνες ασφαλείας πρέπει να διαθέτουν μηχανισμό αποσύνδεσης ενός σημείου. Η χρήση της ζώνης ασφαλείας με διαγώνιο ιμάντα ώμου επιτρέπεται, εφόσον είναι πρακτικώς αδύνατη η τοποθέτηση μηχανισμού αποσύνδεσης ενός σημείου.

JAR-OPS 3.731
Ενδείξεις: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικόπτερου του οποίου όλες οι θέσεις επιβατών δεν είναι ορατές από τη θέση του κυβερνήτη ή από τη θέση του χειριστή στον οποίο μπορεί να ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με μέσο που δείχνει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδεθούν οι ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

JAR-OPS 3.745
Κιβώτια πρώτων βοηθειών

(Βλέπε AMC OPS 3.745)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικόπτερου, εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με κιβώτια πρώτων βοηθειών, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα για χρήση.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα κιβώτια πρώτων βοηθειών:

(1) Επιθεωρούνται περιοδικά προκειμένου να διαπιστώνεται, στο βαθμό που είναι δυνατό, ότι τα περιεχόμενα διατηρούνται στην κατάσταση που επιβάλλεται από την προβλεπόμενη χρήση τους, και

(2) Ανεφοδιάζονται σε κανονικά διαστήματα, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στις πινακίδες τους ή όταν το επιβάλουν οι περιστάσεις.

JAR-OPS 3.775
Συμπληρωματικό οξυγόνο- ελικόπτερα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.775)

(α) Γενικά

(1) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικόπτερου χωρίς καμπίνα συμπίεσης σε ύψη άνω των 10.000 ποδών, εάν δεν προβλέπεται εξοπλισμός συμπληρωματικού οξυγόνου, ικανός να αποθηκεύσει και να διανείμει τις απαιτούμενες ποσότητες οξυγόνου.

(2) Η ποσότητα του απαιτούμενου συμπληρωματικού οξυγόνου για τροφοδότηση, που απαιτείται για μια συγκεκριμένη πτητική λειτουργία, καθορίζεται με βάση τα ύψη πτήσης και τη διάρκεια της πτήσης και είναι σύμφωνη με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που καθορίζονται για κάθε πτητική λειτουργία στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και με τις διαδρομές που πρόκειται να εκτελεστούν, καθώς και με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(3) Ελικόπτερο που πρόκειται να εκτελέσει πτητική λειτουργία σε απόλυτο ύψος πίεσης άνω των 10.000 ποδών πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει τις απαιτούμενες ποσότητες οξυγόνου.

(β) Απαιτήσεις τροφοδότησης οξυγόνου

(1) Μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης. Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης στην περίοδο απασχόλησής του στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να τροφοδοτείται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Εάν όλοι οι καταλαμβάνοντες καθίσματα του θαλάμου διακυβέρνησης τροφοδοτούνται από την ίδια πηγή τροφοδοσίας οξυγόνου με αυτή του πληρώματος διακυβέρνησης, τότε θεωρούνται μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης απασχολούμενα στο θάλαμο διακυβέρνησης, για τους σκοπούς της τροφοδότησης οξυγόνου.

(2) Μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, πρόσθετα μέλη πληρώματος και επιβάτες. Τα μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών και οι επιβάτες πρέπει να τροφοδοτούνται με οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται επιπλέον του ελάχιστου αριθμού των απαιτουμένων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, καθώς και τα πρόσθετα μέλη του πληρώματος, θεωρούνται επιβάτες, για τους σκοπούς της τροφοδότησης οξυγόνου.

JAR-OPS 3.790
Πυροσβεστήρες χειρός

(Βλέπε AMC OPS 3.790)

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία ελικόπτερου, από αερομεταφορέα, εκτός εάν διατίθενται πυροσβεστήρες χειρός για χρήση στα διαμερίσματα πληρώματος επιβατών και, αναλόγως της περίπτωσης, στα διαμερίσματα φορτίου και στους χώρους διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών επιβατών, σύμφωνα με τα ακόλουθα:

(α) Ο τύπος και η ποσότητα του κατασβεστικού υλικού πρέπει να είναι κατάλληλοι για τους τύπους φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθούν στο διαμέρισμα όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας, για δε τα διαμερίσματα προσωπικού, πρέπει να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων,

(β) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός, που περιέχει Halon 1211 (βρωμοχλωροδιφθορομεθάνιο CBrCIF2), ή ισοδύναμο κατασβεστικό υλικό, πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένος στο θάλαμο διακυβέρνησης για χρήση από το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης,

(γ) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι τοποθετημένος ή να είναι εύκολα προσιτός για χρήση, σε κάθε χώρο διαχείρισης εδεσμάτων και ποτών επιβατών (galley) που δεν βρίσκεται στον κύριο θάλαμο επιβατών,

(δ) Τουλάχιστον ένας εύκολα προσιτός πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι διαθέσιμος για χρήση σε κάθε διαμέρισμα φορτίου που είναι προσιτό στα μέλη του πληρώματος κατά την πτήση, και

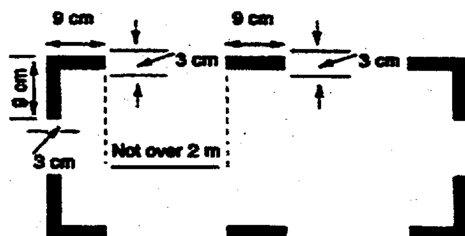
(ε) Τουλάχιστον ο κατωτέρω αριθμός πυροσβεστήρων χειρός πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένοι στο διαμέρισμα ή στα διαμερίσματα επιβατών:

Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών.	Αριθμός πυροσβεστήρων
7 έως 30	1
31 έως 60	2
61 έως 200	3

JAR-OPS 3.800
Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, εφόσον στο ελικόπτερο υπάρχουν καθορισμένες περιοχές της ατράκτου οι οποίες μπορούν να θρυμματιστούν από τα συνεργεία διά-

σωσης σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης, οι περιοχές αυτές φέρουν σήμανση, όπως παρουσιάζεται κατωτέρω. Τα χρώματα της σήμανσης είναι κόκκινα ή κίτρινα, και εάν είναι αναγκαίο, το περίγραμμά τους είναι λευκό για να δημιουργείται αντίθεση με το περιβάλλον χρώμα. Εάν οι γωνιακές σημάνσεις απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 μέτρα, τότε παρεμβάλλονται ενδιάμεσες γραμμές 9cm x 3cm έτσι ώστε οι πλευρικές σημάνσεις να μην απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 μέτρα.



JAR-OPS 3.810
Μεγάφωνα

(Βλέπε AMC OPS 3.810)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικόπτερου με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με φορητά μεγάφωνα τροφοδοτούμενα με μπαταρίες, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος κατά τη διάρκεια εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης.

JAR-OPS 3.815
Φωτισμός κινδύνου

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα ελικόπτερου, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων για περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με:

(1) Σύστημα φωτισμού κινδύνου, το οποίο διαθέτει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας και παρέχει γενικό φωτισμό του θαλάμου επιβατών για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του ελικοπτέρου, και

(2) Φωτισμένες σημάνσεις και ενδείξεις εντοπισμού των εξόδων κινδύνου.

JAR-OPS 3.820
Πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης

(Βλέπε IEM OPS 3.820)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικοπτέρου, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με αυτόματο πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT), ο οποίος προσαρμόζεται στο ελικόπτερο κατά τρόπο ώστε σε περίπτωση συντριβής, η πιθανότητα εκπομπής ανιχνεύσιμου σήματος από τον πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT) μεγιστοποιείται, ενώ η πιθανότητα εκπομπής από τον πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT) σε κάθε άλλη περίπτωση ελαχιστοποιείται.

(β) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικοπτέρου επιδόσεων κλάσης 1 ή 2 σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια σε αφιλόξενο περιβάλλον, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.480(α)(12)(ii)(A), σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης μεγαλύτερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε πτήση υποστήριξης ή σχετική με υπεράκτια εκμετάλλευση ορυκτών πόρων (συμπεριλαμβανομένου του αερίου), εκτός εάν το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης που ενεργοποιείται αυτόματα (ELT(AD)).

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT) μπορεί να εκπέμψει στις συχνότητες κινδύνου, που καθορίζονται στο Παράρτημα 10 του ICAO (ICAO Annex 10).

JAR-OPS 3.825
Σωσίβια γιλέκα

(Βλέπε IEM OPS 3.825)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικοπτέρου στο πλαίσιο πτητικών λειτουργιών σε υδάτινη επιφάνεια ή σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια:

(1) Όταν εκτελείται πτητική λειτουργία επιδόσεων κλάσης 3, σε απόσταση από την ξηρά μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί στην προσγείωση με αυτοπεριστροφή, ή

(2) Όταν εκτελείται πτητική λειτουργία επιδόσεων κλάσης 1 ή 2, σε απόσταση από την ξηρά μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, ή

(3) Όταν εκτελείται πτητική λειτουργία επιδόσεων κλάσης 2 ή 3, όταν αυτό απογειώνεται ή προσγειώνεται σε ελικοδρόμιο, με το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης να τοποθετείται πάνω από το νερό, εάν το ελικόπτερο δεν είναι εφοδιασμένο με σωσίβια γιλέκα που διαθέτουν φως εντοπισμού επιζώντα για κάθε επιβαίνοντα, τα οποία έχουν αποθηκευτεί σε θέση η οποία είναι εύκολα προσιτή από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του επιβάτη για του οποίου τη χρήση προορίζονται, εφόσον αυτός έχει δεμένη τη ζώνη ή τον ιμάντα ασφαλείας, καθώς και ατομικό σωσίβιο βρέφους με φως εντοπισμού επιζώντα, το οποίο να μπορεί να χρησιμοποιηθεί από κάθε βρέφος που βρίσκεται στο ελικόπτερο.

JAR-OPS 3.827
Στολές επιβίωσης μελών πληρώματος

(Βλέπε IEM OPS 3.827)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικοπτέρου επιδόσεων κλάσης 1 ή 2 σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης μεγαλύτερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε πτήση υποστήριξης ή σχετική με υπεράκτια εκμετάλλευση ορυκτών πόρων (συμπεριλαμβανομένου του αερίου), όταν το δελτίο ή οι προγνώσεις καιρού, που διαθέτει ο κυβερνήτης, προβλέπουν ότι η θερμοκρασία νερού θα είναι μικρότερη από $+10^{o}C$ κατά τη διάρκεια της πτήσης, ή όταν ο εκτιμώμενος χρόνος διάσωσης υπερβαίνει τον υπολογισθέντα χρόνο επιβίωσης, εκτός εάν το κάθε μέλος του πληρώματος φορά στολή επιβίωσης.

(β) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικοπτέρου επιδόσεων κατηγορίας 3 σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια, όταν το ελικόπτερο βρίσκεται σε απόσταση από την ξηρά που είναι μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί στην προσγείωση με αυτοπεριστροφή ή στην ασφαλή αναγκαστική προσγείωση, όταν το δελτίο ή οι προγνώσεις καιρού, που διαθέτει ο κυβερνήτης, προβλέπουν ότι η θερμοκρασία νερού θα είναι μικρότερη από $+10^{o}C$ κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν κάθε μέλος του πληρώματος φορά στολή επιβίωσης.

JAR-OPS 3.830

Σωσίβιες λέμβοι και σωστικοί πομποί εντοπισμού επείγουσας ανάγκης για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από τη θάλασσα

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικοπτέρου σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης μεγαλύτερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, όταν εκτελείται πτητική λειτουργία επιδόσεων κλάσης 1 ή 2 ή σε χρόνο πτήσης τριών (3) λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, εφόσον εκτελείται πτητική λειτουργία επιδόσεων κλάσης 3, εκτός εάν αυτό φέρει:

(1) στην περίπτωση ελικοπτέρου που μεταφέρει λιγότερα από 12 πρόσωπα, τουλάχιστον μία σωσίβια λέμβο με ονομαστική χωρητικότητα μεγαλύτερη από το μέγιστο αριθμό προσώπων που επιβαίνουν στο ελικόπτερο,

(2) Στην περίπτωση ελικοπτέρου που μεταφέρει περισσότερα από 11 πρόσωπα, τουλάχιστον δύο σωσίβιες λέμβους που συνδυασμένα μπορούν να υποδεχθούν όλα τα πρόσωπα που θα μπορούσαν να μεταφερθούν με το ελικόπτερο. Σε περίπτωση απώλειας της σωσίβιας λέμβου με τη μεγαλύτερη ονομαστική χωρητικότητα, η χωρητικότητα υπερφόρτωσης της(των) λέμβου(ων) που απέμεινε(αν) πρέπει να είναι ικανή να υποδεχθεί όλα τα πρόσωπα στο ελικόπτερο. (Βλέπε AMC OPS 3.830(a)(2)).

(3) Έναν τουλάχιστον σωστικό πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT(S)) για κάθε σωσίβια λέμβο που μεταφέρει (αλλά συνολικά δεν απαιτούνται περισσότερα από δύο(2) ELT), ο οποίος είναι ικανός να εκπέμπει στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζει το Παράρτημα 10 του ICAO. (Βλέπε AMC OPS 3.830(a)(3)).

(4) Φωτισμό εξόδου επείγουσας ανάγκης, και

(5) Σωσίβιο εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.

JAR-OPS 3.835

Εξοπλισμός επιβιώσεως

(Βλέπε IEM OPS 3.835)

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικόπτερου σε περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερής, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με τα ακόλουθα:

(α) Εξοπλισμό σημάτων για τα σήματα κινδύνου με φωτοβολίδες που καθορίζονται στο Παράρτημα 2 του ICAO (ICAO Annex 2),

(β) Τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT (S)) που είναι ικανός να εκπέμπει στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο ICAO Annex 10, (Βλέπε AMC OPS 3.830(a)(3)), και

(γ) Πρόσθετο σωσίβιο εξοπλισμό για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ατόμων που βρίσκονται στο ελικόπτερο (Βλέπε AMC OPS 3.830(a)(3)).

JAR-OPS 3.837

Πρόσθετες απαιτήσεις για ελικόπτερα που εκτελούν πτητική λειτουργία σε ή από εξέδρες ελικοπτέρων που βρίσκονται σε αφιλόξενη θαλάσσια περιοχή (όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.480(a)(11)(ii)(A))

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικοπτέρου σε πτήση προς ή από εξέδρα ελικοπτέρων, που βρίσκεται σε αφιλόξενη θαλάσσια περιοχή, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης μεγαλύτερο από 10 λεπτά, με κανονική ταχύτητα πλεύσης, στο πλαίσιο πτήσης υποστήριξης ή σχετικής με υπεράκτια εκμετάλλευση ορυκτών πόρων (συμπεριλαμβανομένου του αερίου), εκτός εάν:

(1) Όλα τα άτομα που επιβαίνουν στο ελικόπτερο φορούν στολή επιβίωσης όταν το δελτίο ή οι προγνώσεις καιρού, που διαθέτει ο κυβερνήτης, προβλέπουν ότι η θερμοκρασία νερού θα είναι μικρότερη από +10ωC κατά τη διάρκεια της πτήσης, ή όταν ο εκτιμώμενος χρόνος διάσωσης υπερβαίνει τον υπολογισθέντα χρόνο επιβίωσης, ή όταν η πτήση σχεδιάζεται να διεξαχθεί τη νύχτα (βλέπε IEM OPS 3.827),

(2) Όλες οι σωσίβιες λέμβοι που διαθέτει το ελικόπτερο, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.830, έχουν τοποθετηθεί έτσι ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις θαλάσσιες συνθήκες στις οποίες αξιολογήθηκαν τα χαρακτηριστικά του ελικοπτέρου όσον αφορά την αναγκαστική προσθαλάσσωση, επίπλευση και ισορροπία στη θάλασσα για τους σκοπούς συμμόρφωσής του προς τις απαιτήσεις αναγκαστικής προσθαλάσσωσης στο πλαίσιο της πιστοποίησης. (Βλέπε IEM OPS 3.837(a)(2)),

(3) Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με σύστημα φωτισμού κινδύνου, το οποίο διαθέτει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας και παρέχει γενικό φωτισμό του θαλάμου για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του ελικοπτέρου,

(4) Όλες οι έξοδοι κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων κινδύνου του πληρώματος, και οι διατάξεις για το άνοιγμά τους φέρουν εμφανή σήμανση ώστε να καθοδηγούν τους επιβαίνοντες που χρησιμοποιούν τις εξόδους υπό το φως της ημέρας ή στο σκοτάδι. Οι εν λόγω σημάνσεις έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να παραμένουν ορατές όταν το ελικόπτερο έχει ανατραπεί και ο θάλαμος έχει βυθιστεί,

(5) Όλες οι μη απορριπτόμενες θύρες, που έχουν καθοριστεί ως έξοδοι κινδύνου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης διαθέτουν διάταξη ασφάλισης στην ανοικτή θέση, έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την έξοδο των επιβαινόντων σε όλες τις θαλάσσιες συνθήκες, έως τις δυσμενέστερες συνθήκες βάσει των οποίων διενεργείται αξιολόγηση για προσθαλάσσωση και επίπλευση,

(6) Όλες οι θύρες, τα παράθυρα ή τα λοιπά ανοίγματα στο διαμέρισμα των επιβατών που έχουν εγκριθεί από την Αρχή ως κατάλληλα για τους σκοπούς της υποβρύχιας διαφυγής, διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης

(7) Όλοι οι επιβάτες και τα μέλη του πληρώματος φορούν συνεχώς τα σωσίβια γιλέκα, εκτός εάν οι επιβάτες ή το πλήρωμα φορά ολοκληρωμένη ενδυμασία επιβίωσης η οποία πληροί τις συνδυασμένες απαιτήσεις της ενδυμασίας επιβίωσης και του σωσίβιου γιλέκου, αποδεκτό από την Αρχή.

JAR-OPS 3.840

Ελικόπτερα που έχουν πιστοποιηθεί για πτητική λειτουργία σε υδάτινες επιφάνειες- λοιπός εξοπλισμός

(α) Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπεται να εκτελεί πτητική λειτουργία με ελικοπτέρο σε υδάτινες επιφάνειες, έστω και αν το ελικόπτερο είναι πιστοποιημένο να επιχειρεί σε υδάτινες επιφάνειες, εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με:

(1) Άγκυρα θαλάσσης και λοιπό εξοπλισμό αναγκαίο για

τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του αεροσκάφους στο νερό, αναλόγως του μεγέθους, του βάρους και των χαρακτηριστικών επίγειας εξυπηρέτησης, και

(2) Εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζουν οι διεθνείς κανονισμοί για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, ανάλογα με την περίπτωση.

JAR-OPS 3.843

Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις υπεράνω υδάτων - αναγκαστική προσθαλάσσωση

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικοπτέρου επιδόσεων κλάσης 1 ή 2, σε πτήση πάνω από τη θάλασσα σε αφιλόξενη περιοχή και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης μεγαλύτερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, εκτός εάν το ελικόπτερο αυτό έχει σχεδιαστεί για προσθαλάσσωση ή είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τις διατάξεις προσθαλάσσωσης.

(β) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικοπτέρου επιδόσεων κλάσης 2 ή 3, σε πτήση πάνω από τη θάλασσα σε φιλόξενη περιοχή και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης μεγαλύτερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, εκτός εάν το ελικόπτερο αυτό έχει σχεδιαστεί για προσθαλάσσωση ή είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τις διατάξεις προσθαλάσσωσης ή φέρει εξοπλισμό επίπλευσης επείγουσας ανάγκης.

(γ) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικοπτέρου επιδόσεων κλάσης 2, εφόσον απογειώνεται ή προσγειώνεται πάνω από υδάτινη επιφάνεια, εκτός εάν το ελικόπτερο αυτό έχει σχεδιαστεί για προσθαλάσσωση ή είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τις διατάξεις προσθαλάσσωσης ή φέρει εξοπλισμό επίπλευσης επείγουσας ανάγκης. (Βλέπε IEM OPS 3.843(c)). Εκτός από την περίπτωση όπου, με σκοπό την ελαχιστοποίηση της έκθεσης σε κίνδυνο, η προσγείωση και η απογείωση από τοποθεσία εκτέλεσης πτητικής λειτουργίας HEMS που βρίσκεται σε πυκνοκατοικημένο περιβάλλον γίνεται πάνω από υδάτινη επιφάνεια, με την επιφύλαξη ότι δεν απαιτείται διαφορετικά από την Αρχή.

(δ) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικοπτέρου επιδόσεων κλάσης 3, σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια σε απόσταση από την ξηρά μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε ασφαλή αναγκαστική προσγείωση, εκτός εάν το ελικόπτερο αυτό έχει σχεδιαστεί για προσθαλάσσωση ή είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τις διατάξεις προσθαλάσσωσης ή φέρει εξοπλισμό επίπλευσης επείγουσας ανάγκης.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.775

Συμπληρωματικό οξυγόνο για ελικόπτερα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα

Πίνακας 1

(α)	(β)
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΓΙΑ:	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΨΟΣ ΠΙΕΣΗΣ ΚΑΜΠΙΝΑΣ
1. Όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο διακυβέρνησης, που εκτελούν πτητικά καθήκοντα	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης άνω των 10.000 ποδών
2. Όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης υπεράνω των 13.000 ποδών και για κάθε χρονική περίοδο που υπερβαίνει τα 30 λεπτά σε ύψη πίεσης υπεράνω των 10.000 ποδών, αλλά που δεν υπερβαίνουν τα 13.000 πόδια .
3. Το 100% των επιβατών (Βλέπε Σημείωση)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης άνω των 13.000 ποδών
4. Το 10% των επιβατών (Βλέπε Σημείωση)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης μετά τα 30 λεπτά σε ύψη πίεσης μεγαλύτερα των 10.000 ποδών, αλλά που δεν υπερβαίνουν τα 13.000 πόδια

Σημείωση: Για τους σκοπούς του παρόντος πίνακα, η λέξη ‘επιβάτες’ σημαίνει τους επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται, συμπεριλαμβανομένων και των νηπίων ηλικίας κάτω των 2 ετών.

ΤΜΗΜΑ IB

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

JAR-OPS 3.845

Γενική εισαγωγή

(Βλέπε IEM OPS 3.845)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ουδεμία πτήση εκτελείται, εκτός εάν ο απαιτούμενος, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Τμήματος, εξοπλισμός επικοινωνίας και αεροναυτιλίας:

(1) Έχει εγκριθεί και εγκατασταθεί σύμφωνα με τους όρους που εφαρμόζονται σχετικά, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων προτύπων επίδοσης και των απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας και ικανότητας,

(2) Έχει εγκατασταθεί με τέτοιο τρόπο ώστε η αστοχία (βλάβη) οποιασδήποτε μονάδας, η οποία είναι απαραίτητη για σκοπούς επικοινωνίας ή για σκοπούς ναυτιλίας, ή και για τους δύο σκοπούς, δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση αστοχίας άλλης μονάδας που είναι απαραίτητη για σκοπούς επικοινωνίας ή ναυτιλίας,

(3) Ευρίσκεται σε κατάσταση συνεχούς επιχειρησιακής ετοιμότητας για το είδος της πτητικής λειτουργίας που εκτελείται, με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στο εγχειρίδιο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) (παραπομπή στο JAR-OPS 3.030), και

(4) Είναι διατεταγμένος έτσι ώστε, εάν μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει, κατά τη διάρκεια της πτήσης και από τη θέση του, να χρησιμοποιήσει τον εξοπλισμό, να είναι εύκολος ο χειρισμός του από τη συγκεκριμένη θέση. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος πτήσης χειρίζονται μία μονάδα του εξοπλισμού, η μονάδα αυτή πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολη η λειτουργία του εξοπλισμού από κάθε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός του.

(β) Ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων του εξοπλισμού επικοινωνίας και ναυτιλίας είναι εκείνα που καθορίζονται στις κοινές οδηγίες τεχνικών προδιαγραφών (JTSO), όπως παρατίθενται στο JAR - TSO, εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους κανονισμούς πτητικής λειτουργίας και πτητικής ικανότητας (operational or airworthiness codes). Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας, ο οποίος κατά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος πληροί διαφορετικές προδια-

γραφές σχεδιασμού και επιδόσεων από εκείνες των JTSO, μπορεί να παραμείνει σε χρήση ή να εγκατασταθεί, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν Τμήμα. Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας που έχει ήδη εγκριθεί, δεν απαιτείται να πληροί με αναθεωρημένη JTSO ή αναθεωρημένη προδιαγραφή, πέραν από JTSO, εκτός αν καθορίζεται άλλη σχετική απαίτηση με αναδρομική ισχύ.

JAR-OPS 3.850
Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα ελικοπτέρου εάν αυτό δεν φέρει τον απαιτούμενο, για το είδος της πτητικής λειτουργίας το οποίο εκτελεί, εξοπλισμό ραδιοασυρμάτου.

(β) Όπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Τμήματος, απαιτούνται δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοασυρμάτου (ξεχωριστά και πλήρη), κάθε σύστημα πρέπει να διαθέτει ανεξάρτητη εγκατάσταση κεραίας, εκτός από την περίπτωση όπου χρησιμοποιείται σταθερά υποστηριζόμενη ασύρματη κεραία ή άλλες εγκαταστάσεις κεραιών ισοδύναμης αξιοπιστίας, οπότε απαιτείται μόνο μία κεραία.

(γ) Ο απαιτούμενος σύμφωνα με τις διατάξεις της παραπάνω υποπαραγράφου (α) εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, πρέπει να έχει επίσης τη δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα επείγουσας ανάγκης των 121,5 MHz.

JAR-OPS 3.855
Πίνακας επιλογής ακουστικών σημάτων

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, ελικοπτέρου σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης δι' οργάνων» (IFR), εάν αυτό δεν είναι εξοπλισμένο με πίνακα επιλογέα ακουστικών σημάτων, ο οποίος είναι προσιτός σε κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να τον χρησιμοποιεί.

JAR-OPS 3.860
Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης εξ όψεως» (VFR) σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία διεξάγεται με αναφορά ορατών σημείων στο έδαφος.

Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία από αερομεταφορέα, ελικοπτέρου σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης εξ όψεως» (VFR) σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους, εάν αυτό δεν φέρει τον απαιτούμενο υπό κανονικές επιχειρησιακές συνθήκες εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας (εξοπλισμός επικοινωνίας και ανταποκριτή πομπού δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR)) απαραίτητο ώστε να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Να επικοινωνεί με τους κατάλληλους επίγειους σταθμούς,

(β) Να επικοινωνεί με τις κατάλληλες υπηρεσίες εξυπηρέτησης ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας από οποιοδήποτε σημείο του υπό έλεγχο εναέριου χώρου εντός του οποίου πρόκειται να εκτελεσθούν οι πτήσεις του ελικοπτέρου, και

(γ) Να λαμβάνει τις κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες.

(δ) Να απαντά στον αποκριτή πομπού δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR Transponder) που απαιτείται για την διαδρομή που πρόκειται να εκτελέσει .

JAR-OPS 3.865
Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης δι' οργάνων» (IFR) ή «πτήσης εξ όψεως» (VFR) σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν διεξάγεται με αναφορά ορατών σημείων στο έδαφος

(Βλέπε AMC OPS 3.865)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία από τον αερομεταφορέα ελικοπτέρου σύμφωνα με τους κανόνες «πτήσης δι' οργάνων» (IFR) ή «πτήσης εξ όψεως» (VFR) σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους, εάν το ελικόπτερο δεν φέρει τον απαιτούμενο εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας (επικοινωνίας και ανταποκριτή SSR) και ναυτιλίας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας της (των) περιοχής (ων) επιχειρησιακής λειτουργίας του ελικοπτέρου,

(β) Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου περιλαμβάνει τουλάχιστον

(1) Δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας, τα οποία είναι απαραίτητα, κάτω από κανονικές επιχειρησιακές συνθήκες, για την επικοινωνία με τον κατάλληλο επίγειο σταθμό από οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, συμπεριλαμβανομένων των εκτροπών από αυτήν, και

(2) Εξοπλισμό ανταποκριτή SSR που απαιτείται για την διαδρομή που πρόκειται να εκτελέσει.

(γ) Εξοπλισμός ναυτιλίας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ναυτιλίας:

(1) Περιλαμβάνει τουλάχιστον:

(i) Δύο ανεξάρτητα βοηθήματα ναυτιλίας κατάλληλα για την διαδρομή / περιοχή που πρόκειται να εκτελέσει πτήση.

(ii) Ένα βοήθημα προσέγγισης κατάλληλο για τα ελικοδρόμια προορισμού και εναλλαγής.

(iii) Ένα περιοχικό σύστημα ναυτιλίας (area navigation system), όταν για τη συγκεκριμένη διαδρομή πτήσης απαιτείται περιοχική ναυτιλία,

(iv) Δύο συστήματα λήψης παγκατευθυντικού ραδιοφάρου πολύ υψηλής συχνότητας (VOR) για κάθε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η ναυτιλία πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα VOR,

(v) Δύο συστήματα ραδιοπυξίδας (ADF) για οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, στην οποία η ναυτιλία πραγματοποιείται με βάση μόνο τα σήματα μη κατευθυντικού ραδιοφάρου NDB, ή

(2) Συμμορφώνεται με τον τύπο της απαιτούμενης επίδοσης αεροναυτιλίας (Required Navigation Performance, RNP) για πτήσεις στον συγκεκριμένο εναέριο χώρο (Βλέπε επίσης IEM OPS 3.243).

(δ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, το οποίο δεν φέρει τον εξοπλισμό ναυτιλίας που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ)(1)(iv) ή/και υποπαράγραφο (γ)(1)(v) παραπάνω, εφόσον το ελικόπτερο φέρει εναλλακτικό εξοπλισμό ο οποίος έχει εγκριθεί, για τη συγκεκριμένη διαδρομή / περιοχή πτήσης, από την Αρχή. Η αξιοπιστία και η ακρίβεια του εναλλακτικού εξοπλισμού πρέπει να επιτρέπει ασφαλή ναυτιλία στη διαδρομή, την οποία πρόκειται να ακολουθήσει το ελικόπτερο.

(ε) Οι παραπάνω αναφερόμενες απαιτήσεις μπορεί να ικανοποιούνται από συνδυασμούς οργάνων ή από ολο-

κληρωμένα συστήματα πτήσης (integrated flight systems) ή από ένα συνδυασμό παραμέτρων σε ηλεκτρονικές οθόνες εξασφαλίζοντας ότι οι πληροφορίες που παρέχονται σε κάθε απαιτούμενο χειριστή δεν είναι λιγότερες από αυτές που παρέχονται από τα όργανα και τον σχετιζόμενο εξοπλισμό όπως καθορίζεται παραπάνω.

(στ) Όταν μία και μόνη μονάδα εξοπλισμού που καθορίζεται στην παράγραφο (α) παραπάνω, βρίσκεται εκτός λειτουργίας την στιγμή που το ελικόπτερο πρόκειται να εκκινήσει για πτήση, το ελικόπτερο μπορεί να απογειωθεί αν :

(1) Δεν είναι εύλογα και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί αυτό το αντικείμενο πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το ελικόπτερο δεν έχει εκτελέσει περισσότερες της μίας πτήσης από την στιγμή που το αντικείμενο αυτό βρέθηκε να είναι έκτος λειτουργίας, και

(4) Ο κυβερνήτης έχει εξασφαλίσει ότι η πτήση μπορεί να εκτελεσθεί με ασφάλεια και σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις του κατάλληλου ορίου ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τις τελευταίες διαθέσιμες πληροφορίες για την διαδρομή/περιοχή και το ελικοδρόμιο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί (συμπεριλαμβανομένης και οποιασδήποτε προγραμματιζόμενης εκτροπής) καθώς και τις καιρικές συνθήκες που ενδέχεται να συναντήσει.

ΤΜΗΜΑ ΙΓ
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ
JAR-OPS 3.875
Γενικά

(Βλέπε IEM OPS 3.875)

(α) Απαγορεύεται η πτητική εκμετάλλευση από αερομεταφορέα ελικοπτέρου, εάν αυτό δεν συντηρείται και δεν διατίθεται προς πτητική λειτουργία από Οργανισμό Συντήρησης κατάλληλα εγκεκριμένο / αποδεκτό, σύμφωνα με το JAR-145, με την εξαίρεση ότι οι προ-πτήσης επιθεωρήσεις δεν είναι απαραίτητο να εκτελούνται από οργανισμό συντήρησης JAR-145.

(β) Το παρόν Τμήμα καθορίζει τους όρους συντήρησης ελικοπτέρων οι οποίοι είναι απαραίτητοι για τη συμμόρφωση με τους όρους πιστοποίησης αερομεταφορέα σύμφωνα με το JAR-OPS 3.180.

JAR-OPS 3.880
Ορολογία

Οι ακόλουθοι ορισμοί κατά JAR-145 ισχύουν για το παρόν Τμήμα:

(α) Εγκεκριμένο από την Αρχή - σημαίνει άμεσα εγκεκριμένο από την Αρχή ή σύμφωνα με διαδικασία εγκεκριμένη από την Αρχή.

(β) Εγκεκριμένο πρότυπο - σημαίνει εγκεκριμένο από την Αρχή πρότυπο κατασκευής / σχεδίασης / συντήρησης / ποιοτικού ελέγχου.

(γ) Προ-πτήσης επιθεώρηση - σημαίνει την επιθεώρηση που πραγματοποιείται πριν από την πτήση για να εξασφαλισθεί ότι το ελικόπτερο είναι κατάλληλο για την προτιθέμενη πτήση. Δεν περιλαμβάνει αποκατάσταση βλάβης.

JAR-OPS 3.885
Αίτηση και έγκριση του συστήματος συντήρησης αερομεταφορέα

(α) Για την έγκριση του συστήματος συντήρησης, ο αιτών υποβάλλει, για την αρχική έκδοση, τροποποίηση και ανανέωση πιστοποιητικού αερομεταφορέα, τα έγγραφα που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.185(β). (Βλέπε IEM OPS 3.885(a))

(β) Ο αιτών αρχική έκδοση, τροποποίηση και ανανέωση πιστοποιητικού αερομεταφορέα, ο οποίος συμμορφώνεται με τους όρους του παρόντος Τμήματος, σε συνδυασμό με ένα κατάλληλο Εγχειρίδιο Λειτουργίας Οργανισμού Συντήρησης (Maintenance Organisation's Exposition, MOE) που είναι εγκεκριμένο/αποδεκτό σύμφωνα με το JAR-145, δικαιούται να λάβει από την Αρχή έγκριση για το σύστημα συντήρησης. (Βλέπε IEM OPS 3.885(b))

Σημείωση: Λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τους όρους παρέχονται στο JAR-OPS 3.180(α)(3) και 3.180(β) καθώς και στο JAR-OPS 3.185.

JAR-OPS 3.890
Ευθύνη συντήρησης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει την πτητική ικανότητα του ελικοπτέρου και την λειτουργική ετοιμότητα τόσο του εξοπλισμού πτητικής λειτουργίας όσο και του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης, (βλέπε AMC OPS 3.890(a)) μέσω:

(1) Της πραγματοποίησης προ-πτήσης επιθεωρήσεων (βλέπε AMC OPS 3.890(a)(1)),

(2) Της αποκατάστασης, σύμφωνα με εγκεκριμένο πρότυπο, οποιασδήποτε βλάβης και ζημίας, η οποία επηρεάζει την ασφαλή πτητική λειτουργία, λαμβάνοντας υπόψη το εγχειρίδιο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) και τον κατάλογο απόκλισης από την εγκεκριμένη διαμόρφωση (Configuration Deviation List, CDL), εφόσον διατίθεται για τον τύπο του ελικοπτέρου (βλέπε AMC OPS 3.890(a)(2)),

(3) Της εκτέλεσης όλης της συντήρησης σύμφωνα με εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης του ελικοπτέρου του αερομεταφορέα, το οποίο καθορίζεται στο JAR-OPS 3.910 (βλέπε AMC OPS 3.890(a)(3)),

(4) Της ανάλυσης της αποτελεσματικότητας του εγκεκριμένου προγράμματος συντήρησης του αερομεταφορέα. (βλέπε AMC OPS 3.890(a)(4)),

(5) Της εφαρμογής κάθε Οδηγίας Πτητικής Λειτουργίας (Operational Directive), Οδηγίας Πτητικής Ικανότητας (Airworthiness Directive) και οποιασδήποτε άλλης απαίτησης συνεχούς πτητικής ικανότητας η οποία χαρακτηρίζεται ως υποχρεωτική από την Αρχή. Μέχρι την επίσημη υιοθέτηση του JAR-39, ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία (βλέπε IEM OPS 3.890(a)(5)), και

(6) Της εκτέλεσης μετατροπών σύμφωνα με εγκεκριμένο πρότυπο και για μετατροπές οι οποίες δεν είναι υποχρεωτικής φύσεως, της καθιέρωσης μίας πολιτικής ενσωμάτωσης (embodiment policy). (Βλέπε AMC OPS 3.890(a)(6).)

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας για κάθε χρησιμοποιούμενο ελικόπτερο παραμένει σε ισχύ όσον αφορά:

(1) Τους όρους της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω,

(2) Οποιαδήποτε ημερομηνία λήξης, η οποία καθορίζεται στο πιστοποιητικό, και

(3) Οποιαδήποτε άλλη προϋπόθεση συντήρησης η οποία καθορίζεται στο πιστοποιητικό.

(γ) Η συμμόρφωση προς τους όρους, οι οποίοι καθορίζονται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πραγματοποιείται με διαδικασίες αποδεκτές από την Αρχή.

JAR-OPS 3.895
Διαχείριση της συντήρησης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να είναι κατάλληλα εγκεκριμένος, σύμφωνα με τον κανονισμό JAR-145, για την εφαρμογή των απαιτήσεων του JAR-OPS 3.890(α)(2), (3), (5) και (6), εκτός εάν η Αρχή συμφωνεί ότι η συντήρηση μπορεί να ανατεθεί με σύμβαση σε κατάλληλα εγκεκριμένο / αποδεκτό, κατά JAR-145, οργανισμό συντήρησης. (Βλέπε AMC OPS 3.895(a).)

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει άτομο ή ομάδα ατόμων αποδεκτών από την Αρχή για να εξασφαλίζεται ότι όλη η συντήρηση εκτελείται έγκαιρα σύμφωνα με εγκεκριμένο πρότυπο έτσι ώστε να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις σχετικά με την ευθύνη συντήρησης που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.890. Το πρόσωπο ή κατά περίπτωση, το ανώτερο στην ιεραρχία πρόσωπο, είναι ο κάτοχος της θέσης η οποία καθορίζεται στο JAR-OPS 3.175 (θ)(2). Ο αρμόδιος διευθυντής για την συντήρηση είναι επίσης υπεύθυνος για οιαδήποτε διορθωτική ενέργεια ως αποτέλεσμα της άσκησης ποιοτικού ελέγχου του JAR-OPS 3.900(α). (Βλέπε AMC OPS 3.895(b).)

(γ) Ο αρμόδιος διευθυντής για την συντήρηση δεν μπορεί να είναι εργαζόμενος σε οργανισμό συντήρησης εγκεκριμένο / αποδεκτό κατά JAR-145 εφόσον ο οργανισμός αυτός έχει σύμβαση με τον αερομεταφορέα, εκτός εάν ειδικά έχει συμφωνηθεί από την Αρχή. (Βλέπε AMC OPS 3.895(c).)

(δ) Όταν ο αερομεταφορέας δεν είναι εγκεκριμένος κατά JAR-145, πρέπει να υπάρξει συμφωνία με κατάλληλα εγκεκριμένο οργανισμό για την εφαρμογή των απαιτήσεων που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.890 (α)(2), (3), (5) και (6). Με εξαίρεση τα καθοριζόμενα στις παραγράφους (ε), (στ) και (ζ) παρακάτω, η συμφωνία πρέπει να έχει την μορφή έγγραφης σύμβασης συντήρησης μεταξύ του αερομεταφορέα και του εγκεκριμένου/αποδεκτού κατά JAR-145 οργανισμού, στην οποία εκτίθενται λεπτομερώς οι διαδικασίες συντήρησης που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.890(α)(2), (3), (5) και (6) και καθορίζεται η υποστήριξη των διαδικασιών του ποιοτικού ελέγχου κατά JAR-OPS 3.900. Οι συμβάσεις για την συντήρηση βάσης των ελικοπτέρων, η προγραμματισμένη συντήρηση γραμμής και η συντήρηση κινητήρων, μαζί με όλες τις τροποποιήσεις, πρέπει να είναι αποδεκτές από την Αρχή. Η Αρχή δεν απαιτεί εμπορικής φύσεως στοιχεία της σύμβασης συντήρησης. (Βλέπε AMC OPS 3.895(d).)

(ε) Παρά τα αναφερόμενα στην παράγραφο (δ) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας μπορεί να έχει μία σύμβαση με έναν οργανισμό ο οποίος δεν είναι εγκεκριμένος /αποδεκτός κατά JAR-145, υπό τον όρο ότι:

(1) Στις συμβάσεις για την συντήρηση ελικοπτέρου ή κινητήρων, ο συμβεβλημένος οργανισμός είναι αερομεταφορέας πιστοποιημένος με βάση τον παρόντα Κανονισμό για τον ίδιο τύπο ελικοπτέρων,

(2) Όλες οι συντηρήσεις εκτελούνται τελικώς από οργανισμούς εγκεκριμένους /αποδεκτούς κατά JAR-145,

(3) Σε μία τέτοια σύμβαση εκτίθενται λεπτομερώς οι διαδικασίες συντήρησης που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.890(α)(2), (3), (5) και (6) και καθορίζεται η υποστήριξη των διαδικασιών του ποιοτικού ελέγχου κατά JAR-OPS 3.900,

(4) Η σύμβαση, μαζί με όλες τις τροποποιήσεις, πρέπει να είναι αποδεκτή από την Αρχή. Η Αρχή δεν απαιτεί εμπορικής φύσεως στοιχεία της σύμβασης συντήρησης. (Βλέπε AMC OPS 3.895(e).)

(στ) Παρά τα αναφερόμενα στην παράγραφο (δ) ανωτέρω, στην περίπτωση που ένα ελικόπτερο χρειάζεται περιστασιακή συντήρηση γραμμής, η σύμβαση μπορεί να έχει την μορφή συγκεκριμένης γραπτής εντολής εργασίας προς τον Οργανισμό Συντήρησης. (Βλέπε IEM OPS 3.895(f)&(g).)

(ζ) Παρά τα αναφερόμενα στην παράγραφο (δ) ανωτέρω, στην περίπτωση συντήρησης εξαρτημάτων του ελικοπτέρου, συμπεριλαμβανομένης και της συντήρησης κινητήρος, η σύμβαση μπορεί να έχει την μορφή συγκεκριμένης γραπτής εντολής εργασίας προς τον Οργανισμό Συντήρησης. (Βλέπε IEM OPS 3.895(f)&(g).)

(η) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει κατάλληλους χώρους γραφείων σε κατάλληλες τοποθεσίες για το προσωπικό που καθορίζεται στη υποπαράγραφο (β) ανωτέρω. (Βλέπε AMC OPS 3.895(h).)

JAR-OPS 3.900
Σύστημα ποιοτικού ελέγχου

(Βλέπε AMC OPS 3.900)
(Βλέπε IEM OPS 3.900)

(α) Για σκοπούς συντήρησης, το σύστημα ποιοτικού ελέγχου του αερομεταφορέα, το οποίο απαιτείται από το JAR-OPS 3.035, πρέπει να περιλαμβάνει συμπληρωματικά τουλάχιστον τις ακόλουθες διαδικασίες:

(1) Παρακολούθηση των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.890 ώστε αυτές να εκτελούνται σύμφωνα με τις αποδεκτές διαδικασίες,

(2) Παρακολούθηση της όλης συντήρησης που έχει ανατεθεί ώστε να εκτελείται σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, και

(3) Παρακολούθηση της συνεχούς συμμόρφωσης προς τους όρους του παρόντος Τμήματος.

(β) Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας είναι εγκεκριμένος κατά JAR-145, το σύστημα ποιοτικού ελέγχου μπορεί να συνδυάζεται με εκείνο που απαιτείται κατά JAR-145.

JAR-OPS 3.905
Εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης αερομεταφορέα
(Maintenance Management Exposition, MME)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει Εγχειρίδιο Διαχείρισης Συντήρησης Αερομεταφορέα (Maintenance Management Exposition, MME), το οποίο περιέχει λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τη δομή του οργανισμού (βλέπε AMC OPS 3.905(a)), στα οποία συμπεριλαμβάνονται:

(1) Ο αρμόδιος διευθυντής, ο οποίος είναι υπεύθυνος για το απαιτούμενο κατά JAR-OPS 3.175(θ)(2) σύστημα συντήρησης και το πρόσωπο ή ομάδα προσώπων, που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.895(β),

(2) οι διαδικασίες που ακολουθούνται για να πληρούνται οι απαιτήσεις του JAR-OPS 3.890 περί ευθύνης συντήρησης και οι διαδικασίες σχετικά με τον ποιοτικό έλεγχο κατά JAR-OPS 3.900, με την εξαίρεση ότι στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας είναι κατάλληλα εγκεκριμένος ως οργανισμός συντήρησης κατά JAR-145, τέτοιου είδους λεπτομερή στοιχεία μπορούν να συμπεριλαμβάνονται στο κατά JAR-145 εγχειρίδιο λειτουργίας του οργανισμού συντήρησης.

(β) Το εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης αερομετα-

φορέα (ΜΜΕ) και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση, πρέπει να είναι εγκεκριμένα από την Αρχή.

JAR-OPS 3.910
Πρόγραμμα συντήρησης ελικοπτέρου του αερομεταφορέα

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το ελικόπτερό του συντηρείται σύμφωνα με το δικό του πρόγραμμα συντήρησης. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει λεπτομερή στοιχεία, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας εκτέλεσης όλης της απαιτούμενης συντήρησης. Το πρόγραμμα απαιτείται να περιλαμβάνει πρόγραμμα αξιοπιστίας όταν η Αρχή καθορίσει ότι τέτοιου είδους πρόγραμμα αξιοπιστίας είναι απαραίτητο. (Βλέπε AMC OPS 3.910(a).)

(β) Το πρόγραμμα συντήρησης ελικοπτέρου του αερομεταφορέα και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση, πρέπει να είναι εγκεκριμένα από την Αρχή. (Βλέπε AMC OPS 3.910(b).)

JAR-OPS 3.915
Τεχνικό μητρώο ελικοπτέρου του αερομεταφορέα

(Βλέπε AMC OPS 3.915)

(α) Ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί σύστημα τεχνικών μητρώων ελικοπτέρου, το οποίο περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες για κάθε ελικόπτερο:

(1) Πληροφορίες σχετικές με κάθε πτήση, οι οποίες είναι απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνεχής ασφάλεια πτήσεων,

(2) Το τρέχον πιστοποιητικό διάθεσης σε χρήση (certificate of release to service) του ελικοπτέρου,

(3) Την ισχύουσα έκθεση συντήρησης, στην οποία εκτίθεται η κατάσταση συντήρησης του ελικοπτέρου και προσδιορίζεται η επόμενη προγραμματισμένη και μη προγραμματισμένη συντήρηση, με την εξαίρεση ότι η Αρχή μπορεί να δεχθεί να φυλάσσεται η έκθεση συντήρησης κάπου αλλού,

(4) Τις βλάβες που δεν έχουν αποκατασταθεί, οι οποίες επηρεάζουν τη πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου, και

(5) Κάθε απαραίτητη κατευθυντήρια οδηγία σχετική με διακανονισμούς υποστήριξης της συντήρησης.

(β) Το τεχνικό μητρώο ελικοπτέρου και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση αυτού, πρέπει να είναι εγκεκριμένο από την Αρχή.

JAR-OPS 3.920
Αρχεία συντήρησης

(Βλέπε AMC OPS 3.920)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το τεχνικό μητρώο κάθε ελικοπτέρου διατηρείται για 24 μήνες από την ημερομηνία της τελευταίας καταχώρισης.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει την καθιέρωση συστήματος με το οποίο φυλάσσονται, σε μορφή αποδεκτή από την Αρχή, τα ακόλουθα αρχεία για τις περιόδους που προσδιορίζονται:

(1) Όλα τα λεπτομερή αρχεία συντήρησης που αφορούν το ελικόπτερο και κάθε παρελκόμενο του ελικοπτέρου που έχει τοποθετηθεί σε αυτό - για 24 μήνες μετά τη διάθεση σε χρήση του ελικοπτέρου ή του παρελκόμενου του ελικοπτέρου,

(2) Το συνολικό χρόνο και τους πτητικούς κύκλους, κατά περίπτωση, του ελικοπτέρου και όλων των παρελκομένων αυτού με όριο ζωής - 12 μηνών μετά την ημερομηνία της οριστικής απόσυρσης του ελικοπτέρου από την χρήση,

(3) Το χρόνο και τους πτητικούς κύκλους, κατά περίπτωση, που μεσολάβησαν από την τελευταία γενική επισκευή του ελικοπτέρου ή παρελκόμενου του ελικοπτέρου που υπόκειται σε γενική επισκευή λόγω ορίου ζωής - έως ότου η γενική επισκευή του ελικοπτέρου ή παρελκόμενου του ελικοπτέρου υπερκαλυφθεί από άλλη γενική επισκευή ή ισοδύναμη, ως προς το αντικείμενο και την έκταση των εργασιών, εργασία συντήρησης,

(4) Την τρέχουσα κατάσταση επιθεώρησης του ελικοπτέρου από την οποία μπορεί να διαπιστωθεί η συμμόρφωση προς το εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης ελικοπτέρου του αερομεταφορέα - έως ότου η επιθεώρηση του ελικοπτέρου ή παρελκόμενου του ελικοπτέρου υπερκαλυφθεί από άλλη επιθεώρηση ή ισοδύναμη, ως προς το αντικείμενο και την έκταση των εργασιών, εργασία συντήρησης,

(5) Την τρέχουσα κατάσταση των Οδηγιών Πτητικής Ικανότητας (ADs) που ισχύουν για το ελικόπτερο και τα παρελκόμενα του ελικοπτέρου - για 12 μήνες μετά από την ημερομηνία οριστικής απόσυρσης του ελικοπτέρου από την χρήση, και

(6) Τις λεπτομέρειες των τρεχουσών μετατροπών και επισκευών στο ελικόπτερο, στον(ους) κινητήρα(ες), στο(α) στροφείο(α) και παρελκομένων μετάδοσης ισχύος, και σε οποιοδήποτε άλλο παρελκόμενο του ελικοπτέρου το οποίο είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια πτήσεων - για 12 μήνες μετά από την ημερομηνία της οριστικής απόσυρσης του ελικοπτέρου από την χρήση. (Βλέπε IEM OPS 3.920(α)(6).)

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι στην περίπτωση που ένα ελικόπτερο μεταβιβάζεται οριστικά από έναν αερομεταφορέα σε άλλον, μεταβιβάζονται επίσης και τα αρχεία που καθορίζονται στις παραγράφους (α) και (β) και ότι οι χρονικές περίοδοι που προσδιορίζονται εξακολουθούν να ισχύουν και για το νέο αερομεταφορέα. (Βλέπε AMC OPS 3.920(c).)

JAR-OPS 3.930
Συνέχιση της ισχύος του πιστοποιητικού αερομεταφορέα σχετικά με το σύστημα συντήρησης

(Βλέπε IEM OPS 3.930)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τους όρους των JAR-OPS 3.175 και 3.180 προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνέχιση της ισχύος του πιστοποιητικού αερομεταφορέα όσον αφορά το σύστημα συντήρησης.

JAR-OPS 3.935
Ισοδύναμη διαδικασία ασφάλειας

(Βλέπε IEM OPS 3.935)

Ο αερομεταφορέας δεν καθιερώνει διαδικασίες εναλλακτικές προς εκείνες που καθορίζονται στο παρόν Τμήμα, εκτός εάν αυτό είναι αναγκαίο και εφόσον μία ισοδύναμη ασφαλής διαδικασία έχει προηγούμενα εγκριθεί από την Αρχή και η διαδικασία αυτή υποστηρίζεται και από τις άλλες Αρχές των κρατών μελών του JAA.

ΤΜΗΜΑ ΙΔ
ΠΛΗΡΩΜΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

Σημείωση 1 : Σε αυτό το τμήμα γίνεται αναφορά στο JAR-FCL. Πρέπει να σημειωθεί ότι, μέχρι την εφαρμογή του JAR-FCL, εφαρμόζεται η ισοδύναμη υπάρχουσα εθνική νομοθεσία.

Σημείωση 2 : Όπου σ' αυτό το Τμήμα απαιτείται η χρήση εξομοιωτού πτήσης ή μέσου συνθετικής εκπαιδευτι-

κής, αυτά πρέπει να είναι εγκεκριμένα σύμφωνα με τους όρους του JAR-STD.

JAR-OPS 3.940
Σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Η σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης αλλά και ο αριθμός των μελών αυτού σε καθορισμένους σταθμούς πληρώματος, συμμορφώνονται με τους όρους και δεν είναι λιγώτερο από τα ελάχιστα που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτέρου (HFM),

(2) Στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης περιλαμβάνονται και πρόσθετα μέλη, εφόσον τούτο απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας. Εν πάση περιπτώσει, ο αριθμός των μελών του πληρώματος δεν μπορεί να είναι κατώτερος του αριθμού που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(3) Το σύνολο των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης είναι κάτοχοι κατάλληλου και σε ισχύ πτυχίου, που είναι αποδεκτό από την Αρχή, και διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα και τις ικανότητες, προκειμένου να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντα που τους ανατίθενται,

(4) Έχουν καθιερωθεί διαδικασίες, οι οποίες είναι αποδεκτές από την Αρχή, προκειμένου να αποφεύγεται η ταυτόχρονη παρουσία στο ελικόπτερο μελών πληρώματος διακυβέρνησης που δεν διαθέτουν πείρα (βλέπε AMC OPS 3.940(a)(4)),

(5) Ένας χειριστής μεταξύ των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης ορίζεται ως Κυβερνήτης πτήσης (Commander), ο οποίος μπορεί να αναθέτει την εκτέλεση της πτήσης σε άλλο χειριστή με τα κατάλληλα προσόντα.

(β) Χειριστές. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Ο κυβερνήτης και ο συγκυβερνήτης σε μία πτήση IFR διαθέτουν σε ισχύ ικανότητα πτήσης δια οργάνων, εκτός από την περίπτωση που ο κάτοχος ενός πτυχίου χειριστού μπορεί να εκτελέσει πτήση σε μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως την νύκτα, αφού διασφαλισθεί ότι διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για τις συγκεκριμένες περιστάσεις, τον εναέριο χώρο και τις συνθήκες υπό τις οποίες θα εκτελεσθεί η πτήση. Οι απαιτήσεις των κατάλληλων προσόντων πρέπει να περιληφθούν στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και να είναι αποδεκτές από την Αρχή. (Βλέπε IEM OPS 3.940(b)(1)).

(2) Για πτητικές λειτουργίες IFR με την χρήση ελικοπτέρων των οποίων η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι περισσότερες των εννέα (9):

(i) Το ελάχιστο πλήρωμα διακυβέρνησης είναι δύο χειριστές με τα κατάλληλα προσόντα, και

(ii) Ο κυβερνήτης (commander) διαθέτει σε ισχύ πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών σε ελικόπτερα (ATPL(H)),

(3) Για πτητικές λειτουργίες με την χρήση ελικοπτέρων των οποίων η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι περισσότερες των δεκαεννέα (19):

(i) Το ελάχιστο πλήρωμα διακυβέρνησης είναι δύο χειριστές με τα κατάλληλα προσόντα,

(ii) Ο κυβερνήτης (commander) διαθέτει σε ισχύ πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών σε ελικόπτερα (ATPL(H)),

(γ) Ελικόπτερα των οποίων η πτητική τους λειτουργία δεν καλύπτεται από τις υποπαραγράφους (β)(2) και (β)(3) παραπάνω μπορούν να επιχειρούν με ένα χειριστή, αφού διασφαλισθεί ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του Προσαρτήματος 1 του JAR-OPS 3.940(γ).

JAR-OPS 3.945
Μεταβατική Εκπαίδευση και έλεγχος

(Βλέπε AMC OPS 3.945)
(Βλέπε IEM OPS 3.945)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Σε περίπτωση αλλαγής τύπου, για την οποία απαιτείται νέα ικανότητα τύπου, κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης περατώνει μία σειρά μαθημάτων επι ικανότητας τύπου τα οποία ικανοποιούν τις σχετικές με την έκδοση πτυχίου πληρώματος διακυβέρνησης απαιτήσεις συμφωνά με το JAR-FCL,.

(2) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης παρεχομένης από τον αερομεταφορέα, πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής χωρίς επιτήρηση:

(i) Σε περίπτωση αλλαγής ελικοπτέρου, για το οποίο απαιτείται νέα ικανότητα τύπου, ή

(ii) Σε περίπτωση αλλαγής αερομεταφορέα,

(3) Η εκπαίδευση μετατροπής διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, βάσει αναλυτικού προγράμματος εκπαίδευσης, το οποίο εμπεριέχεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και είναι αποδεκτό από την Αρχή.

(4) Το εύρος της εκπαίδευσης που απαιτείται από το πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης που παρέχεται από τον αερομεταφορέα καθορίζεται μετά από προσεκτική εξέταση της προηγούμενης εκπαίδευσης του μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης, όπως αυτή καταγράφεται στα αρχεία εκπαίδευσης του εν λόγω μέλους, που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.985,

(5) Τα ελάχιστα πρότυπα καταλληλότητας και πείρας, που απαιτούνται για τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πριν από την έναρξη εκπαίδευσης μετατροπής, καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(6) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται στους ελέγχους που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.965 (β), καθώς και στην εκπαίδευση και τους ελέγχους που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.965(δ), πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής με επιτήρηση,

(7) Μετά την ολοκλήρωση των πτήσεων γραμμής με επιτήρηση, διενεργείται ο έλεγχος που απαιτείται από το JAR-OPS 3.965 (γ),

(8) Μετά την έναρξη του προγράμματος μεταβατικής εκπαίδευσης από τον αερομεταφορέα, το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης δεν αναλαμβάνει πτητικά καθήκοντα σε άλλο τύπο έως ότου συμπληρωθεί ή ολοκληρωθεί η εκπαίδευση, εκτός εάν εγκριθεί από την Αρχή (βλέπε IEM OPS 3.945(a)(8)), και

(9) Στοιχεία εκπαίδευσης ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM) ενσωματώνονται στο πρόγραμμα σειράς μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης.

(β) Σε περίπτωση αλλαγής τύπου ελικοπτέρου, ο έλεγχος που απαιτείται από την παράγραφο 3.965(β), μπορεί να συνδυαστεί με πρακτική εξέταση για ικανότητα τύπου σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις του JAR-FCL.

(γ) Οι παρεχόμενες από τον αερομεταφορέα σειρές μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης και μαθημάτων ικανότητας τύπου, που απαιτούνται από το JAR-FCL μπορούν να συνδυασθούν.

JAR-OPS 3.950
Εκπαίδευση διαφορών και εξοικείωσης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει:

(1) Εκπαίδευση διαφορών που απαιτεί επιπλέον γνώσεις και εκπαίδευση σε κατάλληλο συνθετικό μέσο εκπαίδευσης:

(i) Εφόσον εκτελείται πτητική λειτουργία σε παραλλαγή εκείνου του τύπου ελικοπτέρου που βρίσκεται ήδη σε πτητική λειτουργία, ή

(ii) Εφόσον πραγματοποιείται σημαντική αλλαγή στον εξοπλισμό ή/και στις διαδικασίες των τύπων ή των παραλλαγών που εκτελούν τρέχουσα πτητική λειτουργία.

(2) Εκπαίδευση εξοικείωσης η οποία απαιτεί την απόκτηση επιπλέον γνώσης:

(i) Εφόσον εκτελείται πτητική λειτουργία με άλλο ελικόπτερο του ιδίου τύπου, ή

(ii) Εφόσον πραγματοποιείται σημαντική αλλαγή στον εξοπλισμό ή/και στις διαδικασίες των τύπων ή των παραλλαγών που βρίσκονται σε τρέχουσα πτητική λειτουργία.

(β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης τις περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται εκπαίδευση διαφορών ή εξοικείωσης.

JAR-OPS 3.955
Προαγωγή στη θέση του κυβερνήτη

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.955)

(α) Ο χειριστής που προάγεται στη θέση του κυβερνήτη ολοκληρώνει κατάλληλη σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες.

(β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης το ελάχιστο επίπεδο πείρας για την προαγωγή στη θέση του κυβερνήτη χειριστών που ήδη εργάζονται στην εταιρεία, καθώς και αυτών που προσλαμβάνονται απευθείας ως κυβερνήτες.

JAR-OPS 3.960
Κυβερνήτες - Ελάχιστες απαιτήσεις προσόντων

(α) Οι ελάχιστες απαιτήσεις προσόντων για ένα κυβερνήτη (commander) είναι :

(1) Η κατοχή πτυχίου χειριστή εναερίων γραμμών ελικοπτέρων σε ισχύ (ATPL(H)), ή

(2) Η κατοχή πτυχίου επαγγελματία χειριστή ελικοπτέρων σε ισχύ (CPL(H)) εξασφαλίζοντας ότι :

(i) Όταν εκτελούνται πτητικές λειτουργίες στο πλαίσιο των κανόνων «πτήσης δι' οργάνων» (IFR), ο κυβερνήτης έχει συμπληρώσει ένα ελάχιστο αριθμό 700 ωρών συνολικού χρόνου πτήσης σε ελικόπτερα στις οποίες περιλαμβάνονται 300 ώρες ως υπεύθυνος κυβερνήτης PIC (σύμφωνα με το JAR-FCL) και 100 ώρες που έχουν εκτελεσθεί στο πλαίσιο «πτήσεων δι' οργάνων « (IFR). Οι 300 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη (PIC) μπορούν να αντικατασταθούν από τις ώρες χειρισμού με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη, δεδομένου ότι δύο ώρες πτήσης με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη ισοδυναμούν με μία ώρα πτήσης με την ιδιότητα του κυβερνήτη (PIC), υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ώρες πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο καθιερωμένου συστήματος πληρώματος δύο χειριστών που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(ii) Όταν εκτελούνται πτητικές λειτουργίες στο πλαίσιο των κανόνων πτήσης σε μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως την νύκτα, ο κυβερνήτης, που δεν διαθέτει ικανότητα πτήσης δια οργάνων (IR), έχει συμπληρώσει τριακόσιες (300) ώρες συνολικού χρόνου πτήσης σε ελικόπτερα στις οποίες περιλαμβάνονται 100 ώρες πτήσης ως υπεύθυνος κυβερνήτης PIC και 10 ώρες πτήσης την νύκτα ως χειριστής στα χειριστήρια.

JAR-OPS 3.965
Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος

(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.965)
(Βλέπε AMC OPS 3.965)
(Βλέπε IEM OPS 3.965)

(α) Γενικά. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο και ότι το σύνολο της εν λόγω περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και ελέγχου αφορούν τον τύπο ή την παραλλαγή του ελικοπτέρου στο οποίο μετέχει σαν μέλος πληρώματος διακυβέρνησης,

(2) Το πρόγραμμα περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και εγκρίνεται από την Αρχή,

(3) Η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:

(i) Εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης - από πρόσωπο που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα,

(ii) Εκπαίδευση σε ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης - από εκπαιδευτή ικανότητας τύπου (TRI), ή στην περίπτωση του συνθετικού εκπαιδευτικού μέσου από εκπαιδευτή ικανότητας τύπου επι συνθετικών μέσων (SFI) με την προϋπόθεση ότι ο TRI ή SFI ικανοποιεί τους όρους πείρας και γνώσεων του αερομεταφορέα, σε επίπεδο επαρκές για την εκπαίδευση των θεμάτων που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.965(a)(i)(A) και (B),

(iii) Εκπαίδευση εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας - από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, και

(iv) Εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM) - από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

(4) Ο περιοδικός έλεγχος διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:

(i) Έλεγχοι ικανότητας αερομεταφορέα (Operator Proficiency Check) - από εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE) ή, εφόσον ο έλεγχος διεξαχθεί σε συνθετικό εκπαιδευτικό μέσο (STD) το οποίο είναι εγκεκριμένο από την Αρχή, από TRE ή εξεταστή επί συνθετικών μέσων (SFE),

(ii) Έλεγχοι γραμμής - από κυβερνήτες με κατάλληλα προσόντα που διορίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτοί από την Αρχή, και

(5) Κάθε μέλος πληρώματος υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα ως μέλος κανονικής σύνθεσης πληρώματος.

(β) Έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα (Operator Proficiency Check)

(1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(i) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα, προκειμένου να αποδείξει τις ικανότητές του στο πλαίσιο της εκτέλεσης κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών επείγουσας ανάγκης, και

(ii) Ο έλεγχος διενεργείται χωρίς εξωτερική οπτική αναφορά, ανάλογα με την περίπτωση, εφόσον είναι πιθανόν ότι το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης θα κληθεί να εκτελέσει πτητική λειτουργία στα πλαίσια «πτήσης δι' οργάνων « (IFR).

(2) Η περίοδος ισχύος του ελέγχου ικανότητας αερομε-

ταφορέα είναι έξι (6) ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων τριών (3) ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα, η περίοδος ισχύος παρατείνεται έως και έξι (6) ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας από τον αερομεταφορέα. Πριν ένα μέλος του πληρώματος πτήσης, το οποίο δεν διαθέτει ικανότητα πτήσης δια οργάνων (IR), μπορέσει να εκτελέσει πτήση σε μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως την νύκτα απαιτείται να υποβληθεί σε έλεγχο ικανότητας αερομεταφορέα την νύκτα. Στην συνέχεια κάθε δεύτερος έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα διεξάγεται τη νύκτα.

(γ) Έλεγχος γραμμής. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε έλεγχο γραμμής στο ελικόπτερο, προκειμένου να αποδείξει την ικανότητά του στο πλαίσιο της εκτέλεσης κανονικών πτητικών λειτουργιών γραμμής, οι οποίες περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου γραμμής είναι δώδεκα (12) ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων τριών (3) ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής, η περίοδος ισχύος παρατείνεται έως και δώδεκα (12) ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής.

(δ) Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο σχετικό με τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας που μεταφέρεται στο ελικόπτερο. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας είναι δώδεκα (12) ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον ο έλεγχος διενεργείται εντός των τελευταίων τριών (3) ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας, η περίοδος ισχύος παρατείνεται έως και δώδεκα (12) ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης και ασφαλείας.

(ε) Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM). Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος, η οποία αποτελεί μέρος της περιοδικής εκπαίδευσης. (Βλέπε AMC OPS 3.965(e).)

(στ) Εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης κάθε δώδεκα (12) ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση πραγματοποιείται εντός τριών (3) ημερολογιακών μηνών, πριν από τη λήξη της ισχύος της περιόδου των δώδεκα (12) ημερολογιακών μηνών, η επόμενη εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης πρέπει να ολοκληρωθεί εντός δώδεκα (12) ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης εδάφους και επιμόρφωσης.

(ζ) Εκπαίδευση σε Ελικόπτερο / Εξομοιωτή πτήσης. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί εκπαίδευση σε ελικόπτερο / εξομοιωτή πτήσης τουλάχιστον κάθε δώδεκα (12) ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση πραγματοποιείται εντός τριών (3) ημερολογιακών μηνών, πριν από τη λήξη της ισχύος της περιόδου των δώδεκα (12) ημερολογιακών μηνών, η επόμενη εκπαίδευση σε ελικόπτερο / εξομοιωτή πτήσης ολοκληρώνεται εντός δώδεκα (12) ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης εδάφους και επιμόρφωσης.

JAR-OPS 3.968
Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή

(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.968)
(Βλέπε AMC OPS 3.965)
(Βλέπε IEM OPS 3.965)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Ο χειριστής, στον οποίο μπορεί να ανατεθεί πτητική λειτουργία από οποιαδήποτε θέση χειριστού, έχει ολοκληρώσει κατάλληλη εκπαίδευση και έχει υποβληθεί στον κατάλληλο έλεγχο, και

(2) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και είναι αποδεκτό από την Αρχή.

JAR-OPS 3.970
Πρόσφατη πείρα

(α) Ο αερομεταφορέας, εκτός από αυτά που επιτρέπονται στην υποπαράγραφο (β) παρακάτω, εξασφαλίζει ότι:

(1) Χειριστής δεν εκτελεί πτητική λειτουργία ελικοπτέρου εκτός εάν εντός των προηγούμενων ενενήντα (90) ημερών έχει εκτελέσει τουλάχιστον τρεις απογειώσεις, τρεις πτητικούς κύκλους και τρεις προσγειώσεις ως χειριστής των χειριστηρίων σε ελικόπτερο του ιδίου τύπου ή σ' ένα εξομοιωτή πτήσης του τύπου του ελικοπτέρου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

(2) Για πτητικές λειτουργίες VMC κατά την διάρκεια της νύκτας :

(i) Χειριστής, ο οποίος δε έχει σε ισχύ ικανότητα πτήσης δια οργάνων (IR), έχει εκτελέσει κατά την διάρκεια της νύκτας τουλάχιστον τρεις απογειώσεις, τρεις πτητικούς κύκλους και τρεις προσγειώσεις εντός των προηγούμενων ενενήντα (90) ημερών. Αυτή η πρόσφατη πείρα μπορεί να αποκτάται σε STD.

(ii) Χειριστής, ο οποίος έχει σε ισχύ ικανότητας πτήσης δια οργάνων (IR), ικανοποιεί την απαίτηση της πρόσφατης εμπειρίας κατά την διάρκεια της νύκτας εάν έχει εκτελέσει τουλάχιστον τρεις ενόργανες προσεγγίσεις εντός των προηγούμενων ενενήντα (90) ημερών. Αυτή η πρόσφατη πείρα μπορεί να αποκτάται σε STD..

(β) Η περίοδος των ενενήντα (90) ημερών που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, δύναται να παραταθεί έως και εκατόν είκοσι (120) ημέρες κατ' ανώτατο όριο, εφόσον εκτελείται πτήση γραμμής υπό την επιτήρηση ορισμένου κυβερνήτη (commander).

JAR-OPS 3.975
Αξιολόγηση επάρκειας διαδρομής/ ανάθεσης καθηκόντων / περιοχής

(Βλέπε AMC OPS 3.975)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο χειριστής,

πριν από το διορισμό του ως κυβερνήτη ή ως χειριστή στον οποίο ο κυβερνήτης μπορεί να αναθέσει την εκτέλεση της πτήσης σε διαδρομή, σε ανατεθέν καθήκον ή σε περιοχή, έχει αποκτήσει επαρκείς γνώσεις σχετικές με τη διαδρομή που πρόκειται να διανύσει και τις εγκαταστάσεις και διαδικασίες των ελικοδρομίων (συμπεριλαμβανομένων αυτών της εναλλαγής) που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.

(β) Η περίοδος ισχύος της αξιολόγησης επάρκειας διαδρομής / ανάθεσης καθηκόντων / περιοχής είναι δώδεκα (12) ημερολογιακοί μήνες, πέραν του υπολοίπου:

(1) του μήνα της αξιολόγησης, ή

(2) του μήνα της τελευταίας πτητικής λειτουργίας στη συγκεκριμένη διαδρομή, στο ανατεθέν καθήκον ή στην περιοχή.

(γ) Η αξιολόγηση επάρκειας διαδρομής / ανάθεσης καθηκόντων / περιοχής επικυρώνεται εκ νέου με την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας στη διαδρομή, στο ανατεθέν καθήκον ή στην περιοχή, εντός της περιόδου ισχύος που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (β) ανωτέρω.

(δ) Εφόσον επικυρώνεται εκ νέου εντός των τελευταίων τριών (3) ημερολογιακών μηνών ισχύος της προηγούμενης αξιολόγησης επάρκειας διαδρομής / ανάθεσης καθηκόντων / περιοχής, η περίοδος ισχύος παρατείνεται έως δώδεκα (12) ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της προηγούμενης αξιολόγησης επάρκειας διαδρομής / ανάθεσης καθηκόντων / περιοχής.

JAR-OPS 3.980
Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους
του ενός τύπους ή παραλλαγές

(Βλέπε AMC OPS 3.980)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δεν εκτελείται πτητική λειτουργία σε περισσότερα του ενός τύπου ή παραλλαγών ελικοπτέρου από μέλος πληρώματος διακυβέρνησης, εκτός εάν :

(1) Το εν λόγω μέλος διαθέτει τη σχετική επάρκεια, και

(2) Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιέχει κατάλληλες διαδικασίες εγκεκριμένες από την Αρχή.

JAR-OPS 3.985
Αρχεία εκπαίδευσης

(Βλέπε AMC OPS 3.985)

(α) Ο αερομεταφορέας:

(1) Τηρεί αρχείο για το σύνολο των εκπαιδεύσεων, ελέγχων και εξειδικεύσεων που καθορίζονται στα JAR-OPS 3.945, 3.955, 3.965, 3.968 και 3.975, οι οποίες αφορούν μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, και

(2) Θέτει στη διάθεση του εν λόγω μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης, κατόπιν αίτησης, τα αρχεία του συνόλου του προγράμματος μεταβατικής εκπαίδευσης επι τύπου, καθώς και των περιοδικών εκπαιδεύσεων και ελέγχων.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.940 (γ)

Πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος
σε «πτήση δι' οργάνων» ή κατά τη νύκτα

(α) Ελικόπτερα που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.940(γ), μπορούν να τεθούν σε πτητική λειτουργία από ένα και μόνο χειριστή σε «πτήση δι' οργάνων» (IFR) ή κατά τη νύκτα, εφόσον ικανοποιούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) Ο αερομεταφορέας εμπεριέχει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης πρόγραμμα μετατροπής και περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης χειριστή, το οποίο περιλαμβάνει τις πρόσθετες απαιτήσεις για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος,

(2) Εκπαίδευση και έλεγχος. Προσοχή δίνεται στις διαδικασίες που αφορούν τον θάλαμο διακυβέρνησης, ειδικότερα όσο αφορά :

(i) Τη διαχείριση των κινητήρων και τους χειρισμούς επειγούσης ανάγκης,

(ii) Τη χρήση του πίνακα ενεργειών σε περιπτώσεις κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών επείγουσας ανάγκης,

(iii) Την επικοινωνία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας,

(iv) Τις διαδικασίες θαλάμου διακυβέρνησης αναφορικά με αναχώρηση και προσέγγιση

(v) Τη διαχείριση του αυτόματου πιλότου, και

(vi) Τη χρήση των απλοποιημένων εγγράφων στην πτήση.

(3) Οι απαιτούμενοι από το JAR-OPS 3.965 περιοδικοί έλεγχοι για την περίπτωση μονομελούς πληρώματος διεξάγονται στον τύπο του ελικοπτέρου και σε περιβάλλον που είναι αντιπροσωπευτικό της πτητικής λειτουργίας,

(4) Ο χειριστής πληροί τους όρους του JAR-OPS 3.960 σχετικά με τα ελάχιστα προσόντα κυβερνητών.

(5) Ο χειριστής, αναφορικά με πτητικές λειτουργίες σύμφωνές με τους «κανόνες πτήσης δι' οργάνων» (IFR), διαθέτει την ακόλουθη πείρα:

(i) Συνολική πείρα εικοσιπέντε 25 ωρών σε πτήσεις δι' οργάνων (IFR) στο σχετικό περιβάλλον πτητικής λειτουργίας,

(ii) Πτητική πείρα εικοσιπέντε 25 ωρών στο συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου, το οποίο έχει εγκριθεί για πτητική λειτουργία πτήσης δι' οργάνων (IFR) μονομελούς πληρώματος, από τις οποίες οι δέκα (10) ώρες ως κυβερνήτης ή κυβερνήτης υπό επιτήρηση, συμπεριλαμβανομένων πέντε (5) σκελών πτήσης γραμμής σε πτήση δι? οργάνων (IFR) υπό επιτήρηση και με χρήση των διαδικασιών μονομελούς πληρώματος

(iii) Η ελάχιστη απαιτούμενη πρόσφατη πείρα για χειριστή, που ασκεί καθήκοντα στο πλαίσιο πτητικής λειτουργίας μονομελούς πληρώματος σε πτήση δι? οργάνων (IFR), αντιστοιχεί σε πέντε (5) πτήσεις δι? οργάνων (IFR), συμπεριλαμβανομένων τριών (3) προσεγγίσεων με όργανα, οι οποίες διεξήχθησαν κατά τη διάρκεια των προηγουμένων ενενήντα (90) ημερών στον τύπο ελικοπτέρου, με την ιδιότητα του μοναδικού χειριστή. Η εν λόγω απαίτηση μπορεί να αντικατασταθεί από έλεγχο προσέγγισης δι' οργάνων, στον τύπο ελικοπτέρου.

Σημείωση: Οι πρόσθετες απαιτήσεις εξοπλισμού που αφορούν την απαλλαγή του χειριστή από το φόρτο εργασίας καθορίζονται στο JAR-OPS 3.655.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.955
Προαγωγή σε Κυβερνήτη (Commander)

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.955)

(α) Κύκλος εκπαιδευτικών μαθημάτων προαγωγής.

(1) Η σειρά μαθημάτων για κυβερνήτες που απαιτείται από το JAR-OPS 3.955(α), καθορίζεται στο εγχειρίδιο

πτητικής λειτουργίας και περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(i) Εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης (συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης προσανατολισμένης πτήσης γραμμής) ή/και πτητική εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου ικανότητας κατά την εκτέλεση καθηκόντων κυβερνήτη,

(ii) Αρμοδιότητες κυβερνήτη του αερομεταφορέα,

(iii) Εκπαίδευση κυβερνήτη σε γραμμή υπό επιτήρηση. Οι χειριστές που διαθέτουν ήδη τα κατάλληλα προσόντα για το συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου, απαιτείται να διαθέτουν πείρα τουλάχιστον δέκα (10) ωρών, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον δέκα (10) σκελών πτήσης,

(iv) Ολοκλήρωση ελέγχου γραμμής κυβερνήτη και αξιολόγηση επάρκειας διαδρομής / ανάθεσης καθηκόντων / περιοχής,

(v) Για την αρχική προαγωγή σε θέση κυβερνήτη, η σειρά μαθημάτων περιλαμβάνει επίσης εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος. (Βλέπε AMC στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.955(α)(1)(v)).

(2) Συνδυασμένη σειρά μαθημάτων προαγωγής και μετατροπής. Στο πλαίσιο της μετακίνησης του χειριστή σε άλλο τύπο ή παραλλαγή ελικοπτέρου, εφόσον προάγεται σε κυβερνήτη:

(i) Ο κύκλος εκπαιδευτικών μαθημάτων για κυβερνήτες περιλαμβάνει εκπαίδευση μετατροπής, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.945,

(ii) Απαιτείται η εκτέλεση πρόσθετων σκελών πτήσης, για τον χειριστή που μετακινείται σε νέο τύπο ελικοπτέρου.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965

Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965)

(α) Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση - Η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση περιλαμβάνει:

(1) Εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης

(i) Το πρόγραμμα της εκπαίδευσης εδάφους και επιμόρφωσης περιλαμβάνει:

(Α) Συστήματα ελικοπτέρου,

(Β) Διαδικασίες και απαιτήσεις πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανόμενης της αφαίρεσης του πάγου (αποπαγοποίησης) και της αποφυγής δημιουργίας πάγου (αντιπαγοποίησης), καθώς και της αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων (incapacitation) του χειριστή, και

(Γ) Ανασκόπηση ατυχημάτων / συμβάντων και περιστατικών.

(ii) Οι γνώσεις που αποκομίζονται από την εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης εξετάζονται βάσει ερωτηματολογίου ή άλλων κατάλληλων μεθόδων.

(2) Εκπαίδευση σε Ελικόπτερο / Εξομοιωτή πτήσης

(i) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης σε Ελικόπτερο / Εξομοιωτή πτήσης καθιερώνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να καλύπτονται, όλες οι μείζονος σημασίας αστοχίες (βλάβες) των συστημάτων του ελικοπτέρου και οι διαδικασίες που σχετίζονται με αυτές, κατά τη διάρκεια των τριών (3) προηγουμένων ετών.

(ii) Όταν εξομοιώνονται οι βλάβες κινητήρα και δεν υπάρχει διαθέσιμο συνθετικό εκπαιδευτικό μέσο, οι συγκεκριμένες καταστάσεις επείγουσας ανάγκης μπορούν να καλυφθούν στο ελικόπτερο με τη χρήση ασφαλούς εναέριας εξομοίωσης. Στην περίπτωση που η συγκεκριμένη εκπαίδευση πραγματοποιείται στο ελικόπτερο, πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στα αποτελέσματα τυχόν επακόλουθης βλάβης, ενώ πριν την άσκηση πρέπει να παρέχεται αναλυτική ενημέρωση.

(iii) Η εκπαίδευση σε ελικόπτερο / εξομοιωτή πτήσης μπορεί να συνδυαστεί με τον έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

(3) Εκπαίδευση σχετική με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης

(i) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικής με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης μπορεί να συνδυαστεί με τον έλεγχο εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης. Το εν λόγω πρόγραμμα διεξάγεται στο ελικόπτερο ή σε κατάλληλο εναλλακτικό εκπαιδευτικό μέσο.

(ii) Το ετήσιο πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικής με τον εξοπλισμό ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης, περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(Α) Πραγματική εφαρμογή σωσιβίων γιλέκων, κατά περίπτωση,

(Β) Πραγματική εφαρμογή προστατευτικής αναπνευστικής συσκευής, κατά περίπτωση,

(Γ) Πραγματικό χειρισμό του χρησιμοποιούμενου τύπου συσκευών πυρόσβεσης,

(Δ) Οδηγίες σχετικές με τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης που φέρει το ελικόπτερο,

(Ε) Οδηγίες σχετικές με τη θέση και τη χρήση όλων των τύπων εξόδων, και

(ΣΤ) Διαδικασίες ασφάλειας (Security).

(iii) Ανά τριετία το πρόγραμμα εκπαίδευσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(Α) Πραγματική λειτουργία όλων των τύπων εξόδων,

(Β) Πραγματική επιχείρηση πυρόσβεσης με τη χρήση εξοπλισμού ο οποίος είναι αντιπροσωπευτικός του εξοπλισμού του συγκεκριμένου ελικοπτέρου, στο πλαίσιο πραγματικής ή σε συνθήκες προσομοίωσης πυρκαγιάς, εκτός της περίπτωσης των πυροσβεστήρων Halon, όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτική μέθοδος, η οποία είναι αποδεκτή από την Αρχή,

(Γ) Τις επιπτώσεις του καπνού σε κλειστό χώρο και την πραγματική χρήση του συνόλου του σχετικού εξοπλισμού σε περιβάλλον προσομοίωσης το οποίο έχει κατακλυστεί από καπνό, κατά περίπτωση,

(Δ) Επίδειξη στην χρήση των σωσίβιων λέμβων όπου είναι τοποθετημένες ή επίδειξη και χρήση των σωσίβιων λέμβων όπου είναι τοποθετημένες για εκτεταμένες πτητικές λειτουργίες πάνω από νερό (Βλέπε AMC του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.965, (a)(3)(iii)(D)), και

(Ε) Πρώτες βοήθειες.

(4) Εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM)

(β) Διενέργεια περιοδικών ελέγχων. Η διενέργεια περιοδικών ελέγχων περιλαμβάνει:

(1) Έλεγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα

(i) Κατά περίπτωση, οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα περιλαμβάνουν τις ακόλουθες διαδικασίες μη κανονικές / έκτακτης ανάγκης :

(Α) Πυρκαγιά στον κινητήρα,

(Β) Πυρκαγιά στην άτρακτο,

(Γ) Λειτουργία επείγουσας ανάγκης του συστήματος προσγείωσης,

(Δ) Απόρριψη καυσίμου,
(Ε) Βλάβη και επανεκκίνηση κινητήρα,
(ΣΤ) Υδραυλική βλάβη,
(Ζ) Ηλεκτρική βλάβη,
(Η) Βλάβη κινητήρα κατά τη διάρκεια της απογείωσης πριν από το αποφασιστικό σημείο,
(Θ) Βλάβη κινητήρα κατά τη διάρκεια της απογείωσης μετά από το αποφασιστικό σημείο,
(Ι) Βλάβη κινητήρα κατά τη διάρκεια της προσγείωσης πριν από το αποφασιστικό σημείο,
(ΙΑ) Βλάβη κινητήρα κατά τη διάρκεια της προσγείωσης μετά από το αποφασιστικό σημείο,
(ΙΒ) Βλάβες των χειριστηρίων ελέγχου πτήσης και κινητήρα,
(ΙΓ) Επαναφορά από μη συνήθη στάση του ελικοπτέρου,
(ΙΔ) Προσγείωση με έναν ή περισσότερους κινητήρες εκτός λειτουργίας,
(ΙΕ) Τεχνικές αυτοπεριστροφής σε μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα,
(ΙΣΤ) Αυτοπεριστροφή έως μία καθορισμένη περιοχή,
(ΙΖ) Αδυναμία του χειριστή για εκτέλεση των καθηκόντων του, και
(ΙΗ) Βλάβες και δυσλειτουργίες του συστήματος ελέγχου της πορείας.

(ii) Όσον αφορά τους χειριστές που απαιτείται να συμμετάσχουν σε πτητική λειτουργία «πτήσης δια οργάνων» (IFR), οι έλεγχοι ικανότητας περιλαμβάνουν τις ακόλουθες συμπληρωματικές μη κανονικές / επείγουσας ανάγκης διαδικασίες:
(Α) Προσέγγιση ακριβείας με όργανα στα ελάχιστα με προσομοιούμενη βλάβη του ενός κινητήρα, για την περίπτωση πολυκινητηρίων ελικοπτέρων,
(Β) Επανακύκλωση με όργανα στα ελάχιστα με προσομοιούμενη βλάβη του ενός κινητήρα, για την περίπτωση πολυκινητηρίων ελικοπτέρων,
(Γ) Προσέγγιση μη ακριβείας στα ελάχιστα,
(Δ) Προσγείωση με έναν ή περισσότερους κινητήρες εκτός λειτουργίας, και
(Ε) Αναλόγως του τύπου του ελικοπτέρου, προσέγγιση με δυσλειτουργίες του συστήματος ελέγχου πτήσης / του συστήματος ένδειξης πορείας και βλάβες των οργάνων πτήσης και του εξοπλισμού ναυτιλίας.

(2) Έλεγχοι εξοπλισμού ασφαλείας και επείγουσας ανάγκης. Τα προς εξέταση αντικείμενα πρέπει να είναι αυτά που καλύφθηκαν στην εκπαίδευση σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α)(3), ανωτέρω.

(3) Έλεγχοι γραμμής,
(i) Οι έλεγχοι γραμμής εξασφαλίζουν την ικανότητα εκτέλεσης κατά τρόπο ικανοποιητικό μίας πλήρους πτητικής λειτουργίας γραμμής, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών προ και μετά την πτήση, και της χρήσης του διαθέσιμου εξοπλισμού, όπως καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.
(ii) Το πλήρωμα διακυβέρνησης αξιολογείται με βάση τις ικανότητές του στο πλαίσιο ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM).
(iii) Σε περίπτωση ανάθεσης σε χειριστές καθηκόντων ενεργού (pilot flying) και μη ενεργού χειριστή (pilot non-flying), διενεργείται έλεγχος των εν λόγω χειριστών ως προς αμφότερα τα παραπάνω καθήκοντα.
(iv) Οι έλεγχοι γραμμής ολοκληρώνονται σε ελικόπτερο.
(v) Οι έλεγχοι γραμμής διενεργούνται από κυβερνήτες που διορίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

(4) Πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή.
(i) Οι περιοδικοί έλεγχοι που απαιτούνται βάσει των υποπαραγράφων (1) έως (3), ανωτέρω, διενεργούνται για το ανατεθέν καθήκον του ενός χειριστή στο συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου σε περιβάλλον που είναι αντιπροσωπευτικό της πτητικής λειτουργίας.

Προσάρτημα 1 στην JAR-OPS 3.968

Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή

(α) Οι κυβερνήτες, τα καθήκοντα των οποίων απαιτούν την άσκηση καθηκόντων συγκυβερνήτη, ή οι κυβερνήτες οι οποίοι υποχρεούνται να εκτελούν καθήκοντα εκπαίδευσης και εξέτασης, ολοκληρώνουν πρόσθετη εκπαίδευση και υποβάλλονται σε ελέγχους, όπως καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, παράλληλα με τους ελέγχους ικανότητας αερομεταφορέα που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.965(β). Η πρόσθετη αυτή εκπαίδευση περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:
(1) Βλάβη κινητήρα κατά τη διάρκεια της απογείωσης,
(2) Προσέγγιση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας και επανακύκλωση, και
(3) Προσγείωση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας.

(β) Σε περίπτωση εκτέλεσης ελιγμών με κινητήρα εκτός λειτουργίας, εξομοιώνεται η βλάβη του κινητήρα.

(γ) Σε περίπτωση εκτέλεσης χειρισμών από τη θέση του συγκυβερνήτη, οι απαιτούμενοι από τα JAR-OPS 3.965 και JAR-OPS 3.968 έλεγχοι σχετικά με το χειρισμό από την θέση του κυβερνήτη πρέπει, επιπλέον, να είναι σε ισχύ και πρόσφατοι.

(δ) Ο χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη αποδεικνύει την πείρα του σχετικά με ασκήσεις και διαδικασίες, παράλληλα με τη διενέργεια ελέγχων ικανότητας αερομεταφορέα, σύμφωνα με την JAR-OPS 3.965(β), οι οποίες κανονικά δεν υπάγονται στην αρμοδιότητα του χειριστή. Η άσκηση μπορεί να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση, εφόσον δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ δεξιάς και αριστερής θέσης (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου).

(ε) Ο χειριστής, εκτός του κυβερνήτη που καταλαμβάνει τη θέση του κυβερνήτη, αποδεικνύει την πείρα του σχετικά με ασκήσεις και διαδικασίες, παράλληλα με τη διενέργεια ελέγχων ικανότητας αερομεταφορέα, σύμφωνα με την JAR-OPS 3.965(β), οι οποίες σε διαφορετική περίπτωση υπάγονται στην αρμοδιότητα του κυβερνήτη, στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων του με την ιδιότητα του μη ενεργού χειριστή (pilot non-flying). Η άσκηση μπορεί να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση, εφόσον δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ δεξιάς και αριστερής θέσης (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου).

ΤΜΗΜΑ ΙΕ

ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΑΥΤΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΜΟΥ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

JAR-OPS 3.988
Δυνατότητα εφαρμογής

(Βλέπε Προσάρτημα 1στο JAR-OPS 3.988)
Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη πλη-

ρώματος εκτός από τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης, στα οποία ανατίθενται από τον αερομεταφορέα καθήκοντα σε ελικόπτερο, συμμορφώνονται προς τους όρους του παρόντος Κανονισμού, εκτός από τα μέλη θαλάμου επιβατών τα οποία πρέπει να συμμορφώνονται μόνο με τους όρους του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.988.

JAR-OPS 3.995
Ελάχιστες απαιτήσεις

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος:

(1) Είναι τουλάχιστον 18 ετών,

(2) Έχει διέλθει μία αρχική ιατρική εξέταση ή εκτίμηση και ευρέθηκε ιατρικώς κατάλληλο για την εκπλήρωση των καθηκόντων που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Βλέπε ACJ OPS 3.995(a)(2)), και

(3) Παραμένει ιατρικά ικανό για να εκπληρώνει τα καθήκοντα που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος είναι ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

JAR-OPS 3.1005
Αρχική εκπαίδευση

(Βλέπε ACJ OPS 3.1005)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος ολοκληρώνει με επιτυχία την αρχική εκπαίδευση, την οποία έχει αποδεχθεί η Αρχή, και τους ελέγχους όπως περιγράφονται στο JAR-OPS 3.1025, πριν υποστεί μεταβατική εκπαίδευση.

JAR-OPS 3.1010
Μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών

(Βλέπε ACJ OPS 3.1010)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος έχει ολοκληρώσει κατάλληλη εκπαίδευση, όπως καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, προτού αναλάβει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ως ακολούθως:

(1) Μεταβατική εκπαίδευση. Απαιτείται η ολοκλήρωση μεταβατικής εκπαίδευσης πριν:

i) Την πρώτη ανάθεση από τον αερομεταφορέα καθηκόντων μέλους πληρώματος, ή

ii) Την ανάθεση άσκησης καθηκόντων σε άλλο τύπο ελικοπτέρου, και

(2) Εκπαίδευση διαφορών. Η εκπαίδευση διαφορών ολοκληρώνεται πριν την ανάληψη καθηκόντων:

(i) Σε παραλαγή του τύπου ελικοπτέρου στον οποίο ήδη εκτελεί καθήκοντα, ή

(ii) Με διαφορετικό εξοπλισμό ασφαλείας, διαφορετική θέση του εξοπλισμού ασφαλείας, διαφορετικό εξοπλισμό σχετικό με τα καθήκοντα του μέλους πληρώματος ή διαφορετικές διαδικασίες ασφαλείας, κανονικές και επείγουσας ανάγκης, στον τύπο ή την παραλλαγή του τύπου του ελικοπτέρου στον οποίο ήδη εκτελεί καθήκοντα.

(β) Ο αερομεταφορέας προσδιορίζει το περιεχόμενο της ύλης της μεταβατικής εκπαίδευσης ή της εκπαίδευσης διαφορών λαμβάνοντας υπ' όψη την προηγούμενη εκπαίδευση του μέλους πληρώματος, όπως αυτή έχει καταχωρηθεί στον ατομικό του φάκελο σύμφωνα με το JAR-OPS 3.1035

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μεταβατική εκπαίδευση διεξάγεται με τρόπο οργανωμένο και υπό πραγματικές συνθήκες,

(2) Η εκπαίδευση διαφορών διεξάγεται με συγκροτημένο τρόπο, και

(3) Η μεταβατική εκπαίδευση και, αν απαιτείται, η εκπαίδευση διαφορών, περιλαμβάνει την χρήση όλου του σχετικού εξοπλισμού (συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού ασφαλείας) και όλες τις διαδικασίες επειγούσης ανάγκης που είναι κατάλληλες για τον τύπο ή την παραλλαγή του τύπου του ελικοπτέρου και περιλαμβάνει εκπαίδευση και πρακτική εξάσκηση σε αντιπροσωπευτικό μέσο συνθετικής εκπαίδευσης ή στο ελικόπτερο.

JAR-OPS 3.1012
Πτήσεις Εξοικείωσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, μετά την ολοκλήρωση της μεταβατικής εκπαίδευσης, κάθε μέλος πληρώματος πραγματοποιεί μια πτήση εξοικείωσης, πριν αυτό αναλάβει καθήκοντα ενός εκ των μελών πληρώματος που απαιτούνται από τον παρόντα Κανονισμό.

JAR-OPS 3.1015
Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση

(Βλέπε ACJ OPS 3.1015)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος υφίσταται περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση, η οποία καλύπτει τις δραστηριότητες που έχουν ανατεθεί σε κάθε μέλος πληρώματος, σε διαδικασίες κανονικές και επείγουσας ανάγκης καθώς και ασκήσεις που σχετίζονται με τον(τους) τύπο(ους) ή/και την(τις) παραλλαγή(ές) του (των) τύπο(ων) του ελικοπτέρου στο οποίο ασκούν τα καθήκοντά τους.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και το πρόγραμμα ελέγχου που γίνεται αποδεκτό από την Αρχή, περιλαμβάνει διδασκαλία θεωρητικού και πρακτικού χαρακτήρα, η οποία συνοδεύεται από πρακτική εξάσκηση σε προσωπικό επίπεδο.

(γ) Η περίοδος ισχύος της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και του σχετικού ελέγχου, που απαιτείται από το JAR-OPS 3.1025, είναι δώδεκα (12) ημερολογιακοί μήνες, οι οποίοι προσμετρούνται στο υπόλοιπο του μήνα κατά τον οποίο ολοκληρώθηκε η εν λόγω εκπαίδευση. Εάν η εκπαίδευση ολοκληρώθηκε εντός των τελευταίων τριών (3) ημερολογιακών μηνών της περιόδου ισχύος του προηγούμενου ελέγχου, η περίοδος ισχύος παρατείνεται κατά δώδεκα (12) ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου.

JAR-OPS 3.1020
Εκπαίδευση Επαναδιάθεσης

(Βλέπε ACJ OPS 3.1020)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος το οποίο έχει παύσει να ασκεί όλα τα πτητικά του καθήκοντα για διάστημα μεγαλύτερο των έξι (6) μηνών, ολοκληρώνει την εκπαίδευση επαναδιάθεσης η οποία καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε περίπτωση που μέλος πληρώματος δεν έχει παύσει να ασκεί όλα τα πτητικά του καθήκοντα, αλλά, κατά τους τελευταίους έξι (6) μήνες δεν έχει αναλάβει καθήκοντα σε τύπο ελικοπτέ-

ρου ως μέλος πληρώματος, πριν αναλάβει καθήκοντα στο συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου πρέπει:

(1) Να ολοκληρώσει εκπαίδευση επαναδιάθεσης στο συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου, ή

(2) Να συμμετέχει σε δύο σκέλη πτήσης επανεξοικείωσης.

JAR-OPS 3.1025
Έλεγχοι

(Βλέπε ACJ OPS 3.1025)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κατά τη διάρκεια, ή μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης, που απαιτείται από το JAR-OPS 3.1005, 3.1010 και 3.1015, κάθε μέλος πληρώματος υποβάλλεται σε έλεγχο ο οποίος καλύπτει την ληφθείσα εκπαίδευση προκειμένου να επιβεβαιωθεί η ικανότητά του ως προς την εκτέλεση καθηκόντων ασφαλείας υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες επείγουσας ανάγκης. Οι έλεγχοι αυτοί πραγματοποιούνται από προσωπικό το οποίο είναι αποδεκτό από την Αρχή.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το κάθε μέλος πληρώματος έχει υποστεί τους παρακάτω ελέγχους:

(1) Αρχική εκπαίδευση. (Βλέπε ACJ OPS 3.1005),

(2) Μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών. (Βλέπε ACJ OPS 3.1010), και

(3) Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση. (Βλέπε ACJ OPS 3.1015).

JAR-OPS 3.1030
Άσκηση καθηκόντων
σε περισσότερους του ενός τύπους
ή παραλλαγές τύπων ελικοπτέρων

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κανένα μέλος πληρώματος δεν ασκεί καθήκοντα σε περισσότερους των τριών τύπους ελικοπτέρων, με εξαίρεση την περίπτωση όπου υφίσταται έγκριση της Αρχής, το μέλος πληρώματος μπορεί να ασκεί καθήκοντα σε τέσσερις τύπους ελικοπτέρων, υπό την προϋπόθεση ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας και οι διαδικασίες επείγουσας ανάγκης είναι παρεμφερείς σε τουλάχιστον δύο από τους συγκεκριμένους τύπους.

(β) Για τους σκοπούς της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, θεωρείται ότι οι παραλλαγές ενός τύπου ελικοπτέρου συνιστούν διαφορετικούς τύπους εφόσον δεν παρουσιάζουν ομοιότητες μεταξύ τους σε κάθε ένα από τα ακόλουθα σημεία:

(1) Λειτουργία εξόδου επείγουσας ανάγκης,

(2) Θέση και τύπο του εξοπλισμού ασφαλείας, και

(3) Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης.

JAR-OPS 3.1035
Αρχεία Εκπαίδευσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει:

(1) Να τηρεί αρχείο για το σύνολο των εκπαιδεύσεων και των ελέγχων που απαιτούνται σύμφωνα με τα JAR-OPS 3.1005, 3.1010, 3.1015, 3.1020 και 3.1025, και

(2) Να παρέχει, κατόπιν αιτήματος, το αρχείο κάθε αρχικής, μεταβατικής και περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και ελέγχου στο ενδιαφερόμενο μέλος πληρώματος.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.988
Μέλη Πληρώματος Θαλάμου Επιβατών

(α) Δυνατότητα εφαρμογής. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών, στα οποία ανατίθενται από τον αερομεταφορέα καθήκοντα στον θάλαμο επιβατών ενός ελικοπτέρου συμμορφώνονται με τους όρους του JAR-OPS 1, Τμήμα ΙΕ εκτός από τις αποκλίσεις που περιέχονται στο παρόν Προσάρτημα.

(β) Απόδοση των όρων. Όταν εφαρμόζεται το κείμενο του JAR-OPS 1, Τμήμα ΙΕ, το κείμενο αυτό αποδίδεται, για τους σκοπούς του παρόντος Προσαρτήματος, ως ακολούθως :

(1) Στο JAR-OPS 1.988, η χρήση του όρου μέλη πληρώματος δεν πρέπει να αποδίδεται με την έννοια του να σημαίνει μέλη πληρώματος σύμφωνα με το παρόν Τμήμα.

(2) Αντί αεροπλάνο διάβαζε ελικόπτερο.

(3) Ο όρος αεροδρόμιο(α) περιέχει και το(τα) ελικοδρόμιο(α).

(4) Αναφορά σε οποιοδήποτε Τμήμα του JAR-OPS 1 σημαίνει το αντίστοιχο Τμήμα του παρόντος Κανονισμού.

(γ) Ευνοικές διατάξεις. Οι επόμενοι κανόνες δεν έχουν εφαρμογή στα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών:

(1) Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.1010, Μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών:

(i) Παράγραφος (δ), Εκπαίδευση στην εγκατάλειψη με ολισθητήρες,

(ii) Παράγραφος (ε)(2)(ii), Σοβαρές αναταράξεις,

(iii) Παράγραφος (ε)(2)(iii), Αιφνίδια αποσυμπίεση

(iv) Παράγραφος (η)(1), Ολισθητήρες

(v) Παράγραφος (η)(2), Σωσίβιες λέμβοι και ολισθαίνουσες σχεδίες

(vi) Παράγραφος (η)(4), Διακοπή του συστήματος παροχής οξυγόνου.

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤ

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ, ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΑ

JAR-OPS 3.1040
Γενικές αρχές σχετικές με τα Εγχειρίδια Πτητικής Εκμετάλλευσης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιέχει όλες τις οδηγίες και πληροφορίες οι οποίες είναι απαραίτητες για την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το περιεχόμενο του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων ή αναθεωρήσεων, δεν παραβαίνει τους όρους που περιέχονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) ή σε κάθε ισχύοντα κανονισμό, και ότι είναι αποδεκτό ή κατά περίπτωση, εγκεκριμένο από την Αρχή. (Βλέπε IEM OPS 3.1040(b).)

(γ) Ο αερομεταφορέας συντάσσει το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης στην Ελληνική και στην Αγγλική γλώσσα. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας μπορεί να μεταφράσει και να χρησιμοποιήσει το εν λόγω εγχειρίδιο, ή μέρη αυτού, σε άλλη γλώσσα. ((Βλέπε IEM OPS 3.1040(c).)

(δ) Ο αερομεταφορέας οφείλει να συμμορφώνεται προς την υποπαράγραφο (γ) ανωτέρω, εφόσον καθίσταται αναγκαία η σύνταξη νέων Εγχειριδίων Πτητικής Εκμετάλλευσης ή σημαντικών μερών ή τμημάτων αυτού. Σε κάθε άλλη περίπτωση, ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο (γ) ανωτέρω, το συντομότερο δυνατόν και σε καμία περίπτωση μετά την παρέλευση του χρόνου συμμόρφωσης με τον παρόντα Κανονισμό.

(ε) Ο αερομεταφορέας δύναται να εκδίδει το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης σε χωριστούς τόμους.

(στ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού διαθέτει ευχερή πρόσβαση σε αντίγραφο κάθε μέρους του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που σχετίζεται με τα καθήκοντά του. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας παρέχει στα μέλη του πληρώματος ατομικά αντίτυπα ή τμήματα από τα μέρη Α και Β του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που σχετίζονται με το εν λόγω προσωπικό, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για προσωπική μελέτη.

(ζ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης τροποποιείται ή αναθεωρείται έτσι ώστε οι οδηγίες και οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτό να τηρούνται ενήμερες. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού ενημερώνεται σχετικά με αλλαγές που αφορούν τα καθήκοντά του.

(η) Ο κάτοχος Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης ή των κατάλληλων μερών αυτού, προβαίνει σε ενημέρωση αυτού σχετικά με τις τροποποιήσεις και τις αναθεωρήσεις που υποβάλλονται από τον αερομεταφορέα.

(θ) Ο αερομεταφορέας θέτει στη διάθεση της Αρχής τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις που προτίθεται να πραγματοποιήσει πριν από την ημερομηνία κατά την οποία θα τεθούν σε ισχύ. Εφόσον η τροποποίηση αφορά μέρος του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης το οποίο εγκρίνεται βάσει του παρόντος, η έγκριση αυτή χορηγείται πριν τεθεί σε ισχύ η εν λόγω τροποποίηση. Εφόσον απαιτούνται άμεσες τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις για λόγους ασφαλείας, οι εν λόγω τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις δημοσιεύονται και ισχύουν πάραυτα, υπό τον όρο ότι έχει υποβληθεί αίτημα για κάθε απαιτούμενη έγκριση.

(ι) Ο αερομεταφορέας ενσωματώνει στο εγχειρίδιο όλες τις τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις που απαιτούνται από την Αρχή.

(ια) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που λαμβάνονται από εγκεκριμένα έγγραφα, καθώς και κάθε τροποποίηση τέτοιων εγκεκριμένων εγγράφων, ενσωματώνονται κατά τον ορθό τρόπο στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και ότι το εν λόγω εγχειρίδιο δεν περιέχει πληροφορίες που έρχονται σε αντίθεση με οποιοδήποτε εγκεκριμένο έγγραφο. Ωστόσο, η απαίτηση αυτή δεν απαγορεύει στον αερομεταφορέα να χρησιμοποιήσει πιο περιοριστικά στοιχεία και διαδικασίες.

(ιβ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το περιεχόμενο του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης παρουσιάζεται σε τέτοια μορφή ώστε να είναι δυνατή η εύχερη χρήση του.

(ιγ) Η Αρχή δύναται να επιτρέψει στον αερομεταφορέα να παρουσιάσει το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης ή μέρη αυτού σε μορφή διαφορετική από την έντυπη. Στις περιπτώσεις αυτές, διασφαλίζεται ένα αποδεκτό επίπεδο ευχερούς πρόσβασης, χρηστικότητας και αξιοπιστίας.

(ιδ) Η χρήση συντετμημένης μορφής του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης δεν απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από τους όρους της JAR-OPS 3.130.

JAR-OPS 3.1045
Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης-δομή και περιεχόμενα

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045)
(Βλέπε AMC OPS 3.1045)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η βασική δομή του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης είναι η ακόλουθη:

Μέρος Α: Γενικά / Βασικά

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των γενικών επιχειρησιακών μεθόδων, οδηγιών και διαδικασιών που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική εκμετάλλευση και δεν σχετίζονται με τον τύπο του ελικοπτέρου.

Μέρος Β: Θέματα πτητικής εκμετάλλευσης του ελικοπτέρου.

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των επιχειρησιακών οδηγιών και διαδικασιών που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική εκμετάλλευση και σχετίζονται με τον τύπο του ελικοπτέρου. Λαμβάνει υπόψη οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των τύπων, παραλλαγών ή μεμονωμένων ελικοπτέρων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα.

Μέρος Γ: Πληροφορίες και οδηγίες σχετικές με την διαδρομή /ιδιότητα / περιοχή και το ελικοδρόμιο

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των πληροφοριών και οδηγιών που απαιτούνται για την περιοχή πτητικής εκμετάλλευσης.

Μέρος Δ: Εκπαίδευση

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει το σύνολο των οδηγιών εκπαίδευσης για το προσωπικό οι οποίες απαιτούνται για την ασφαλή πτητική εκμετάλλευση.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα περιεχόμενα του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης συμφωνούν με το Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.1045 και είναι σχετικά με την (τις) περιοχή(ές) και τον(τους) τύπο(ους) της πτητικής εκμετάλλευσης.

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η λεπτομερής δομή του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης είναι αποδεκτή από την Αρχή. (Βλέπε IEM OPS 3.1045 (c)

JAR-OPS 3.1050
Εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου(AFM)

Ο αερομεταφορέας τηρεί πρόσφατο και εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης ελικοπτέρου ή ισοδύναμο έγγραφο για κάθε ελικόπτερο που εκτελεί πτητική εκμετάλλευση.

JAR-OPS 3.1055
Μητρώο καταγραφής πτήσης (Journey Log)

(α) Ο αερομεταφορέας τηρεί για κάθε πτήση τις ακόλουθες πληροφορίες με τη μορφή μητρώου καταγραφής πτήσης:

(1) Τα στοιχεία νηολόγησης ελικοπτέρου,
(2) Ημερομηνία,
(3) Ονοματεπώνυμο του(των) μέλους(ων) του πληρώματος,
(4) Καθήκοντα που ανατίθενται σε μέλος(η) του πληρώματος,
(5) Τόπο αναχώρησης,
(6) Τόπο άφιξης,
(7) Ώρα αναχώρησης (ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης),
(8) Ώρα άφιξης (χρόνος επαναφοράς στη θέση ακινητοποίησης),
(9) Ώρες πτήσης,
(10) Είδος πτήσης,
(11) Συμβάντα, παρατηρήσεις (εφόσον υπάρχουν), και
(12) Υπογραφή κυβερνήτη (ή ισοδύναμη) (Βλέπε IEM OPS 3.1055(a)(12)).

(β) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει στον αερομεταφορέα τη μη τήρηση μητρώου καταγραφής πτήσης ή μερών αυτού,

εφόσον οι σχετικές πληροφορίες παρέχονται σε άλλα έγγραφα. (Βλέπε IEM OPS 3.1055(b).)

JAR-OPS 3.1060
Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (Operational Flight Plan)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης που χρησιμοποιείται και οι καταχωρίσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία:

(1) Τα στοιχεία νηολόγησης ελικοπτέρου,

(2) Τον τύπο και την παραλλαγή του τύπου του ελικοπτέρου,

(3) Την ημερομηνία πτήσης,

(4) Τα στοιχεία ταυτότητας της πτήσης,

(5) Το ονοματεπώνυμο των μελών του πληρώματος πτήσης,

(6) Τα καθήκοντα που ανατίθενται στα μέλη του πληρώματος πτήσης,

(7) Τον τόπο αναχώρησης,

(8) Το χρόνο αναχώρησης,

(9) Το τόπο άφιξης (σχεδιαζόμενο και πραγματικό),

(10) Το χρόνο άφιξης,

(11) Το είδος της πτητικής λειτουργίας (πτήση εξ όψεως (VFR), HEMS, κ.λ.π.),

(12) Τη διαδρομή και τα τμήματα διαδρομής με σημεία ελέγχου/ σημεία αναφοράς αεροπορικής οδού, αποστάσεις, χρόνους και ίχνη,

(13) Την προγραμματισμένη ταχύτητα πλεύσης και τους χρόνους πτήσης μεταξύ σημείων ελέγχου / αναφοράς. Τον αναμενόμενο και τον πραγματικό χρόνο άφιξης στο κάθε σημείο αναφοράς,

(14) Τα ασφαλή ύψη και τα ελάχιστα επίπεδα,

(15) Τα προγραμματισμένα ύψη και επίπεδα πτήσης,

(16) Τους υπολογισμούς καυσίμου (αρχεία ελέγχων καυσίμου κατά τη διάρκεια της πτήσης),

(17) Τα καύσιμα που μεταφέρει το ελικόπτερο τη στιγμή εκκίνησης των κινητήρων,

(18) Το(τους) εναλλακτικό(ούς) προορισμό(ούς) και κατά περίπτωση, τους εναλλακτικούς τόπους απογείωσης και τις εναλλακτικές πορείες, συμπεριλαμβανομένων των απαιτούμενων από τις ανωτέρω υποπαραγράφους (12), (13), (14) και (15) πληροφοριών,

(19) Την αρχική εξουσιοδότηση του σχεδίου πτήσης που εκδίδεται από την υπηρεσία εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τις μεταγενέστερες ανανεώσεις,

(20) Τους υπολογισμούς σχετικά με τον εκ νέου σχεδιασμό της διαδρομής κατά τη διάρκεια της πτήσης, και

(21) τις σχετικές μετεωρολογικές πληροφορίες.

(β) Στοιχεία τα οποία μπορούν εύκολα να αναζητηθούν σε άλλα έγγραφα ή σε άλλη αποδεκτή πηγή ή στοιχεία τα οποία δεν σχετίζονται με τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, μπορούν να παραληφθούν από το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης και η χρήση του περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

(δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλες οι καταχωρίσεις στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης πραγματοποιούνται ταυτοχρόνως και έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

JAR-OPS 3.1065
Περίοδοι φύλαξης εγγράφων

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο των αρχείων και των σχετικών επιχειρησιακών και τεχνικών πληροφοριών για κάθε μεμονωμένη πτήση φυλάσσονται για τις περιόδους που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.1065.

JAR-OPS 3.1070
Εγχειρίδιο συντήρησης αερομεταφορέα

Ο αερομεταφορέας τηρεί πρόσφατο εγκεκριμένο εγχειρίδιο συντήρησης, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.905.

JAR-OPS 3.1071
Τεχνικό Μητρώο Ελικοπτέρου

Ο αερομεταφορέας τηρεί τεχνικό μητρώο ελικοπτέρου, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.915.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045
Περιεχόμενα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης

(Βλέπε IEM του Προσαρτήματος στο JAR-OPS 3.1045)

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

Α. ΓΕΝΙΚΑ/ΒΑΣΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

0. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

0.1 Εισαγωγή

(α) Δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι το εγχειρίδιο συμμορφώνεται προς όλους τους ισχύοντες κανονισμούς, τους όρους και τις προϋποθέσεις του σχετικού πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

(β) Δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι το εγχειρίδιο περιέχει επιχειρησιακές οδηγίες τις οποίες υποχρεούται να τηρεί το αρμόδιο προσωπικό.

(γ) Κατάλογο και σύντομη περιγραφή των διαφόρων τμημάτων, των περιεχομένων τους, του πεδίου εφαρμογής και της χρήσης τους.

(δ) Επεξηγήσεις και ορισμούς όρων και λέξεων οι οποίες είναι απαραίτητες για τη χρήση του εγχειριδίου.

0.2 Σύστημα τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων

(α) Άτομο που είναι υπεύθυνο για την έκδοση και την εισαγωγή τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων.

(β) Αρχείο τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων, συνοδευόμενο από τις ημερομηνίες καταχώρισης και θέσης σε ισχύ.

(γ) Δήλωση η οποία αναφέρει ότι απαγορεύονται οι χειρόγραφες τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις, εκτός εάν οι περιστάσεις απαιτούν άμεση τροποποίηση ή αναθεώρηση για λόγους ασφαλείας.

(δ) Περιγραφή του συστήματος καταχώρισης υποσημειώσεων στις σελίδες και των ημερομηνιών βάσει των οποίων οι εν λόγω υποσημειώσεις τίθενται σε ισχύ.

(ε) Κατάλογο των έγκυρων σελίδων.

(στ) Σχόλια σχετικά με αλλαγές (επί σελίδων κειμένου και εφόσον είναι δυνατόν, επί γραφικών παραστάσεων και διαγραμμάτων).

(ζ) Αναθεωρήσεις προσωρινού χαρακτήρα.

(η) Περιγραφή του συστήματος διανομής σχετικά με τα εγχειρίδια, τις τροποποιήσεις και τις αναθεωρήσεις.

1. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

1.1 Οργανωτική δομή. Περιγραφή της οργανωτικής δομής, συμπεριλαμβανομένου του γενικού οργανογράμματος της εταιρείας και του οργανογράμματος του τμήματος πτητικής λειτουργίας. Το οργανόγραμμα πρέπει να αναπαριστά τη σχέση μεταξύ του τμήματος πτητικής λειτουργίας και των λοιπών τμημάτων της εταιρείας. Ειδικό-

τερα, πρέπει να περιγράφονται οι ιεραρχικοί και λειτουργικοί δεσμοί μεταξύ όλων των διευθύνσεων, τμημάτων κ.λπ., που σχετίζονται με την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

1.2 Ονοματεπώνυμο ορισμένων αρμόδιων διευθυντών (Nominated postholders). Στο ονοματεπώνυμο κάθε ορισμένου αρμοδίου διευθυντή, ο οποίος ευθύνεται για την πτητική λειτουργία, το σύστημα συντήρησης, την εκπαίδευση του πληρώματος και την επίγεια εξυπηρέτηση, όπως καθορίζεται στο Τμήμα Γ του παρόντος, περιλαμβάνεται και περιγραφή των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων των προσώπων αυτών.

1.3 Ευθύνες και καθήκοντα του προσωπικού διαχείρισης πτητικών λειτουργιών. Περιγραφή των καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και εξουσιών του προσωπικού διαχείρισης πτητικών λειτουργιών που αφορούν την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας και τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς.

1.4. Εξουσίες, καθήκοντα και ευθύνες του κυβερνήτη. Δήλωση η οποία καθορίζει τις εξουσίες, τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες του κυβερνήτη.

1.5. Καθήκοντα και ευθύνες μελών του πληρώματος, εκτός του κυβερνήτη.

2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑ

2.1 Εποπτεία της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα. Περιγραφή του συστήματος εποπτείας της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα (Βλέπε JAR-OPS 3.175(ζ)). Η περιγραφή αυτή καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο εποπτεύονται η ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας και οι ικανότητες του προσωπικού. Συγκεκριμένα, είναι υποχρεωτική η περιγραφή των διαδικασιών που σχετίζονται με τα ακόλουθα θέματα:

(α) Ισχύ πτυχίου και ικανοτήτων,

(β) Αρμοδιότητες του προσωπικού πτητικής λειτουργίας, και

(γ) Έλεγχο, ανάλυση και φύλαξη αρχείων, εγγράφων πτήσης, πρόσθετων πληροφοριών και στοιχείων.

2.2 Σύστημα κοινοποίησης πρόσθετων επιχειρησιακών οδηγιών και πληροφοριών. Περιγραφή κάθε συστήματος κοινοποίησης πληροφοριών, οι οποίες είναι ενδεχομένως επιχειρησιακής φύσεως, και οι οποίες ωστόσο συμπληρώνουν τις ήδη υπάρχουσες στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Πρέπει να περιλαμβάνεται η καταλληλότητα των εν λόγω πληροφοριών, καθώς και οι αρμοδιότητες σχετικές με την κοινοποίησή τους.

2.3 Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσης. Περιγραφή των βασικών θεμάτων του προγράμματος ασφάλειας πτήσεων.

2.4 Επιχειρησιακός έλεγχος. Περιγραφή των διαδικασιών και των ευθυνών που απαιτούνται για την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου στο πλαίσιο της ασφάλειας πτήσεων.

2.5 Εξουσίες της Αρχής. Περιγραφή των εξουσιών της Αρχής.

3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Περιγραφή του εγκεκριμένου συστήματος ποιοτικού ελέγχου η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(α) Πολιτική ποιοτικού ελέγχου,

(β) Περιγραφή της οργάνωση του συστήματος ποιοτικού ελέγχου και

(γ) Ανάθεση καθηκόντων και αρμοδιοτήτων.

4. ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

4.1 Σύνθεση πληρώματος. Επεξήγηση της μεθόδου βάσει της οποίας καθορίζεται η σύνθεση των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

(α) Τον τύπο του ελικοπτέρου που χρησιμοποιείται,

(β) Την περιοχή και το είδος της εκτελούμενης πτητικής λειτουργίας,

(γ) Τη φάση της πτήσης,

(δ) Την απαίτηση ελάχιστου πληρώματος και τη προγραμματισμένη περίοδο πτητικής απασχόλησης,

(ε) Την πείρα (συνολική και επί του συγκεκριμένου τύπου), την πρόσφατη πείρα και τα προσόντα των μελών του πληρώματος,

(στ) Το διορισμό του κυβερνήτη και

(ζ) Το διορισμό του προϊσταμένου των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

4.2 Σκόπιμα διατηρείται κενό.

4.3 Μη-ικανότητα εκπλήρωσης των καθηκόντων μέλους του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης. Οδηγίες σχετικές με τη μεταβίβαση της εξουσίας διακυβέρνησης σε περίπτωση μη-ικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων μέλους του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης.

4.4 Πτητική εκμετάλλευση περισσοτέρων του ενός τύπων. Δήλωση η οποία προσδιορίζει τα ελικόπτερα που θεωρούνται ότι ανήκουν στον ίδιο τύπο για σκοπούς:

(α) προγραμματισμού του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, και

(β) προγραμματισμού του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

5. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

5.1 Περιγραφή των απαιτουμένων πτυχίων, ικανοτήτων, προσόντων / επάρκειας (π.χ. για διαδρομές και ελικοδρόμια), πείρας, εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης πείρας στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του ελικοπτέρου, το είδος της πτητικής λειτουργίας και η σύνθεση του πληρώματος.

5.2 Πλήρωμαθαλάμου διακυβέρνησης

(α) Κυβερνήτης.

(β) Χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη

(γ) Συγκυβερνήτης.

(δ) Χειριστής υπό επιτήρηση.

(ε) Χειριστής πίνακα συστημάτων.

(στ) Εκτέλεση πτητικών καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγών τύπου ελικοπτέρου.

5.3. Πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

(α) Προϊστάμενος μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(β) Μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(i) Απαιτούμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(ii) Πρόσθετο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια πτήσεων εξοικείωσης.

(γ) Εκτέλεση πτητικών καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπου ή παραλλαγών τύπου ελικοπτέρου.

5.4 Προσωπικό εκπαίδευσης, ελέγχου και εποπτείας.

(α) Για το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

(β) Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

5.5 Προσωπικό για λοιπές πτητικές λειτουργίες

6. ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

6.1 Προφυλάξεις για την υγεία του πληρώματος. Οι σχετικοί κανονισμοί και οι οδηγίες προς τα μέλη του πληρώματος σχετικές με την υγεία, συμπεριλαμβάνουν τα ακόλουθα:

(α) Οινόπνευμα και άλλα ηδύποτα που προκαλούν κατάσταση μέθης,

(β) Ναρκωτικές ουσίες,
(γ) Φάρμακα,
(δ) Υπνωτικά δισκία,
(ε) Φαρμακευτικά σκευάσματα,
(στ) Εμβολιασμούς,
(ζ) Καταδύσεις σε μεγάλο βάθος,
(η) Αιμοδοσία,
(θ) Προφυλάξεις σχετικές με τη λήψη τροφής πριν από και κατά τη διάρκεια της πτήσης¥
(ι) Ύπνο και ανάπαυση, και
(ια) Χειρουργικές επεμβάσεις.

7. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

7.1 Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης. Περιγραφή των περιορισμών του χρόνου πτήσης και απασχόλησης και των απαιτήσεων ανάπαυσης, που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΖ του παρόντος, όπως πρέπει να εφαρμόζονται ανάλογα με το είδος της πτητικής λειτουργίας.

7.2. Υπερβάσεις των περιορισμών χρόνου πτήσης και απασχόλησης ή/και μειώσεις των περιόδων ανάπαυσης. Προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να πραγματοποιηθεί υπέρβαση του χρόνου πτήσης και απασχόλησης, ή μείωση των περιόδων ανάπαυσης, καθώς και διαδικασίες που εφαρμόζονται για την αναφορά αυτών των μεταβολών.

8. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

8.1 Οδηγίες προετοιμασίας πτήσης. Εφαρμόζονται ανάλογα με την πτητική λειτουργία.

8.1.1 Ελάχιστα ύψη πτήσης. Περιγραφή της μεθόδου καθορισμού και εφαρμογής των ελάχιστων υψών, η οποία περιλαμβάνει:

(α) διαδικασία καθορισμού των ελάχιστων υψών / επιπέδων πτήσης για «πτήσεις εξ όψεως» (VFR), και

(β) διαδικασία καθορισμού των ελάχιστων υψών / επιπέδων πτήσης για «πτήσεις δι' οργάνων» (IFR).

8.1.2 Κριτήρια καθορισμού της δυνατότητας χρήσης αεροδρομίων.

8.1.3 Μέθοδοι καθορισμού των ελαχίστων λειτουργίας ελικοδρομίου. Η μέθοδος θέσπισης των ελαχίστων λειτουργίας ελικοδρομίου για «πτήσεις δι' οργάνων» (IFR), καθορίζεται σύμφωνα με το Τμήμα Ε του παρόντος. Πρέπει να γίνεται αναφορά στις διαδικασίες προσδιορισμού της ορατότητας ή/και της οπτικής εμβέλειας διαδρόμου (RVR), καθώς της εφαρμογής της πραγματικής ορατότητας που διακρίνουν οι χειριστές, της αναφερόμενης ορατότητας και της αναφερόμενης οπτικής εμβέλειας διαδρόμου (RVR).

8.1.4 Ελάχιστα πτητικής λειτουργίας κατά την διαδρομή στο πλαίσιο «πτήσεων εξ όψεως» (VFR) ή τμημάτων «πτήσης εξ όψεως» και σε περίπτωση χρήσης μονοκινητήριων ελικοπτέρων, οδηγίες για την επιλογή διαδρομής ανάλογα με τη διαθεσιμότητα επιφανειών που επιτρέπουν ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

8.1.5 Παρουσίαση και εφαρμογή ελάχιστων λειτουργίας ελικοδρομίου και διαδρομής.

8.1.6 Ερμηνεία των μετεωρολογικών πληροφοριών. Επεξηγηματικό υλικό σχετικά με την αποκωδικοποίηση των μετεωρολογικών προγνώσεων και δελτίων, που αφορούν την περιοχή των επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένης της ερμηνείας των συμβατικών εκφράσεων.

8.1.7 Καθορισμός των ποσοτήτων καυσίμου, λαδιού και μεθυλικής αλκοόλης που μεταφέρονται στο ελικόπτερο. Οι μέθοδοι βάσει των οποίων καθορίζονται και παρακολουθούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης οι ποσότητες καυσίμου, λιπαντικού και μεθυλικής αλκοόλης που πρόκειται να μεταφερθούν στο ελικόπτερο. Το τμήμα αυτό πρέπει επίσης να περιλαμβάνει οδηγίες σχετικές με τη μέτρηση και τη διανομή των υγρών που μεταφέρονται στο ελικόπτερο. Οι εν λόγω οδηγίες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όλα τα τυχαία γεγονότα που είναι πιθανόν να παρουσιαστούν κατά τη διάρκεια της πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της πιθανότητας εκ νέου προγραμματισμού κατά τη διάρκεια της πτήσης και της αστοχίας ενός ή περισσότερων κινητήρων του ελικοπτέρου. Πρέπει επίσης να περιγράφεται το σύστημα τήρησης αρχείων σχετικά με το καύσιμο και το λιπαντικό.

8.1.8. Μάζα και κέντρο βάρους. Οι γενικές αρχές μάζας και κέντρου βάρους περιλαμβάνουν:

(α) Ορισμούς,

(β) Μεθόδους, διαδικασίες και ευθύνες σχετικά με την εκτέλεση και την αποδοχή υπολογισμών μάζας και κέντρου βάρους,

(γ) Την πολιτική χρήσης σταθερών ή/και πραγματικών μαζών,

(δ) Τη μέθοδο καθορισμού της ισχύουσας τιμής μάζας επιβατών, αποσκευών και φορτίου,

(ε) Τις ισχύουσες μάζες επιβατών και αποσκευών για διαφορετικά είδη πτητικής λειτουργίας και τύπους ελικοπτέρου,

(στ) γενικές οδηγίες και πληροφορίες απαραίτητες για τον έλεγχο των διάφορων τύπων χρησιμοποιούμενων εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης,

(ζ) διαδικασίες αλλαγών τελευταίας στιγμής,

(η) Το ειδικό βάρος καυσίμου, λιπαντικού και μεθυλικής αλκοόλης, και

(θ) Πρακτικές και διαδικασίες που αφορούν τις θέσεις επιβατών.

(ι) Υποδείγματα σχεδίων φόρτωσης.

8.1.9 Σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας. Διαδικασίες και αρμοδιότητες / ευθύνες σχετικές με την προετοιμασία και την υποβολή σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Στα θέματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη περιλαμβάνονται οι τρόποι υποβολής τόσο μεμονωμένων όσο και επαναλαμβανόμενων σχεδίων πτήσης.

8.1.10 Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Διαδικασίες και αρμοδιότητες / ευθύνες σχετικές με την προετοιμασία και την αποδοχή του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης. Η χρήση του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης πρέπει να περιγράφεται. Η εν λόγω περιγραφή περιλαμβάνει επίσης δείγματα των χρησιμοποιούμενων μορφών του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης.

8.1.11 Τεχνικό μητρώο ελικοπτέρου που τηρεί ο αερομεταφορέας. Πρέπει να περιγράφονται τόσο οι αρμοδιότητες / ευθύνες όσο και η χρήση του τεχνικού μητρώου ελικοπτέρου του αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων των δειγμάτων του σχήματος που χρησιμοποιείται.

8.1.12 Κατάλογος εγγράφων, εντύπων και πρόσθετων πληροφοριών που μεταφέρονται στο ελικόπτερο.

8.2. Οδηγίες Επίγειας Εξυπηρέτησης

8.2.1 Διαδικασίες εφοδιασμού καυσίμου. Περιγραφή των διαδικασιών εφοδιασμού καυσίμου, συμπεριλαμβανομένων:

(α) Των προφυλάξεων ασφαλείας κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της περιστροφής των στροφείων, της λειτουργίας του(των) κινητήρα(ων) και της λειτουργίας βοηθητικής μονάδας ισχύος (APU).

(β) Του ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων κατά την επιβίβαση, την παραμονή εντός του ελικοπτέρου και την αποβίβαση επιβατών, και

(γ) Των προφυλάξεων που λαμβάνονται προκειμένου να αποφεύγεται η ανάμιξη καυσίμων.

8.2.2 Διαδικασίες που σχετίζονται με την ασφάλεια στο πλαίσιο της επίγειας εξυπηρέτησης ελικοπτέρου, επιβατών και εμπορευμάτων. Περιγραφή των διαδικασιών που εφαρμόζονται στο πλαίσιο της επίγειας εξυπηρέτησης κατά την κατανομή των θέσεων, την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, καθώς και κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση του ελικοπτέρου. Πρέπει επίσης να προσδιορίζονται περαιτέρω διαδικασίες που αποσκοπούν στην επίτευξη όρων ασφαλείας, για όσο χρονικό διάστημα το ελικόπτερο παραμένει στο χώρο στάθμευσης. Οι διαδικασίες επίγειας εξυπηρέτησης περιλαμβάνουν τις ακόλουθες περιπτώσεις:

(α) Παιδιά / νήπια, ασθενείς επιβάτες και άτομα με μειωμένη ικανότητα κινήσεων,

(β) Μεταφορά ανεπιθύμητων επιβατών, απελαθέντων προσώπων και προσώπων υπό κράτηση,

(γ) Επιτρεπόμενο μέγεθος και βάρος των χειραποσκευών,

(δ) Φόρτωση και ασφάλιση αντικειμένων εντός του ελικοπτέρου,

(ε) Ειδικά φορτία και ταξινόμηση διαμερισμάτων φορτίου,

(στ) Προσδιορισμό θέσης του εξοπλισμού εδάφους,

(ζ) Λειτουργία των θυρών του ελικοπτέρου,

(η) Ασφάλεια στο χώρο στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης πυρκαγιάς, και των περιοχών εκτόνωσης αερίων και αναρρόφησης,

(θ) Διαδικασίες εκκίνησης, αναχώρησης από το χώρο στάθμευσης και άφιξης,

(ι) Εξυπηρέτηση ελικοπτέρων,

(ια) Έγγραφα και έντυπα σχετικά με την επίγεια εξυπηρέτηση ελικοπτέρων, και

(ιβ) Πολλαπλή κράτηση θέσεων του ελικοπτέρου.

8.2.3 Διαδικασίες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης. Διαδικασίες βάσει των οποίων διασφαλίζεται η άρνηση επιβίβασης σε πρόσωπα που τελούν εμφανώς υπό την επήρεια οινοπνεύματος, ή υποδηλώνουν με τη συμπεριφορά ή την εμφάνισή τους, ότι τελούν υπό την επήρεια φαρμάκων, εκτός εάν πρόκειται για ασθενείς για τους οποίους έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα.

8.2.4 Αποπαγοποίηση και αντιπαγοποίηση στο έδαφος. Περιγραφή της πολιτικής και των διαδικασιών αποπαγοποίησης και αντιπαγοποίησης στο έδαφος. Οι εν λόγω πρακτικές και διαδικασίες περιλαμβάνουν περιγραφές των τύπων και των επιπτώσεων του σχηματισμού πάγου και άλλων μορφών καταλοίπων σε ελικόπτερα ενώ αυτά είναι ακινητοποιημένα, κατά τη διάρκεια ελιγμών στο έδαφος και κατά την απογείωση. Επιπλέον, παρέχεται περιγραφή των τύπων των υγρών που χρησιμοποιούνται, όπου περιλαμβάνονται τα εξής:

(α) Κοινές ονομασίες ή εμπορικές επωνυμίες

(β) Χαρακτηριστικά,

(γ) Επιπτώσεις στις επιδόσεις του ελικοπτέρου,

(δ) Χρόνος αναμονής, και

(ε) Προφυλάξεις κατά τη χρήση.

8.3. Διαδικασίες πτήσης

8.3.1 Πολιτική «πτήσης εξ όψεως» (VFR)/ «πτήσης δι' οργάνων» (IFR). Περιγραφή της πολιτικής σχετικά με τη δυνατότητα εκτέλεσης «πτήσεων εξ όψεως» (VFR) ή σχετικά με την απαίτηση εκτέλεσης «πτήσεων δι' οργάνων» (IFR) ή και με τη μεταβολή είδους πτήσης.

8.3.2 Διαδικασίες αεροναυτιλίας. Περιγραφή όλων των διαδικασιών αεροναυτιλίας που σχετίζονται με τον(τους) τύπο(ους), καθώς και με την(τις) περιοχή(ές) πτητικής λειτουργίας. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

(α) Οι κανονικές διαδικασίες αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης της πρακτικής διενέργειας ανεξάρτητων ελέγχων επαλήθευσης καταχωρίσεων που εισάγονται μέσω πληκτρολογίου, σε περίπτωση που οι εν λόγω καταχωρίσεις επηρεάζουν το ίχνος της πτήσης που πρόκειται να ακολουθήσει το ελικόπτερο,

(β) Οι προδιαγραφές ελάχιστης επίδοσης αεροναυτιλίας (MNPS) και η πολική αεροναυτιλία (POLAR), καθώς και η αεροναυτιλία σε άλλες καθορισμένες περιοχές,

(γ) Η αεροναυτιλία περιοχής (RNAV). Περιγραφή των σχετικών διαδικασιών αεροναυτιλίας περιοχής (RNAV), όπως καθορίζονται στο Μέρος Γ του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(δ) Ο εκ νέου προγραμματισμός του σχεδίου πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης, και

(ε) Οι διαδικασίες για το ενδεχόμενο υποβάθμισης συστημάτων.

8.3.3 Διαδικασίες ρύθμισης του υψομέτρου.

8.3.4 Ακουστική φωνητική διάταξη συναγερμού.

8.3.5 Διατηρείται σκόπιμα κενό.

8.3.6 Διατηρείται σκόπιμα κενό.

8.3.7. Πολιτική και διαδικασίες σχετικές με τη διαχείριση των καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης.

8.3.8 Δυσμενείς και ενδεχομένως επικίνδυνες ατμοσφαιρικές συνθήκες. Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας στο πλαίσιο δυσμενών και ενδεχομένως επικίνδυνων ατμοσφαιρικών συνθηκών ή/και διαδικασίες αποφυγής των παραπάνω, όπου περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

(α) Καταιγίδες,

(β) Συνθήκες παγιοποίησης,

(γ) Αναταράξεις,

(δ) Διάτμηση ανέμου (windshear),

(ε) Ταχύρευμα (jetstream),

(στ) Νέφη ηφαιστειογενούς τέφρας,

(ζ) Ισχυρή βροχόπτωση,

(η) Αμμοθύελλες,

(θ) Ρεύματα αέρα, η δημιουργία των οποίων σχετίζεται με την ύπαρξη ορεινών όγκων και

(ι) Σημαντικές ατμοσφαιρικές αναστροφές.

8.3.9 Απόρρευμα ανατάραξης (wake turbulence) και κατώρευμα στροφείου (rotor downwash). Κριτήρια διαχωρισμού απορρεύματος ανατάραξης και κατωρεύματος στροφείου, λαμβανομένων υπόψη των τύπων ελικοπτέρου, των συνθηκών ανέμου και της τοποθεσίας της περιοχής προσγείωσης-απογείωσης (FATO).

8.3.10 Μέλη πληρώματος στις θέσεις τους. Οι απαιτήσεις σχετικά με την κατάληψη από τα μέλη πληρώματος των καθορισμένων θέσεων ή καθισμάτων τους κατά τη διάρκεια διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας.

8.3.11 Χρήση ζωνών ασφαλείας για πλήρωμα και επιβάτες. Οι απαιτήσεις χρήσης ζωνών ασφαλείας ή/και ιμάντων πρόσδεσης από τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες κατά τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας.

8.3.12. Είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης. Προϋποθέσεις εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης προσώπων που δεν ανήκουν στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

Πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται η πολιτική σχετικά με την είσοδο επιθεωρητών της Αρχής.

8.3.13. Χρήση κενών θέσεων πληρώματος. Προϋποθέσεις και διαδικασίες σχετικές με τη χρήση των κενών θέσεων πληρώματος.

8.3.14. Μη-ικανότητα εκπλήρωσης των καθηκόντων των μελών του πληρώματος. Διαδικασίες που ακολουθούνται στην περίπτωση μη-ικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων των μελών του πληρώματος κατά τη διάρκεια της πτήσης. Πρέπει να περιλαμβάνονται παραδείγματα των μορφών μη-ικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων και των μεθόδων προσδιορισμού αυτών.

8.3.15 Απαιτήσεις ασφαλείας θαλάμου επιβατών. Οι σχετικές διαδικασίες καλύπτουν:

(α) Την προετοιμασία του θαλάμου επιβατών για την πτήση, τις απαιτήσεις κατά τη διάρκεια της πτήσης και τις προετοιμασίες για την προσγείωση, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών για την ασφάλιση του θαλάμου επιβατών και των χώρων τοποθέτησης εδεσμάτων και ποτών του ελικοπτέρου,

(β) Τις διαδικασίες βάσει των οποίων εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται σε σημεία όπου, σε περίπτωση που απαιτείται αναγκαστική εκκένωση του ελικοπτέρου, διευκολύνουν και δεν εμποδίζουν τη διαδικασία εκκένωσης του ελικοπτέρου,

(γ) Τις διαδικασίες που ακολουθούνται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών,

(δ) Τις διαδικασίες σε περίπτωση εφοδιασμού με καύσιμα ενώ οι επιβάτες βρίσκονται στο ελικόπτερο, ή επιβιβάζονται και αποβιβάζονται από αυτό, και

(ε) Το κάπνισμα στο ελικόπτερο.

8.3.16 Διαδικασίες ενημέρωσης των επιβατών πριν από την πτήση. Τα περιεχόμενα, τα μέσα και τον χρόνο ενημέρωσης των επιβατών, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.285.

8.3.17 Διατηρείται Σκόπιμα κενό.

8.4 Πτητική λειτουργία παντός καιρού(AWO). Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών που σχετίζονται με την πτητική λειτουργία παντός καιρού (Βλέπε επίσης τα Τμήματα Δ και Ε του παρόντος).

8.5 Διατηρείται Σκόπιμα κενό.

8.6 Χρήση του εγχειριδίου ελαχίστου εξοπλισμού(MEL) και του καταλόγου απόκλισης από την εγκεκριμένη διαμόρφωση (CDL)

8.7 Πτήσεις μη δημόσιου χαρακτήρα. Διαδικασίες και περιορισμοί σχετικά με:

(α) Εκπαιδευτικές πτήσεις, (training flights)

(β) Δοκιμαστικές πτήσεις, (test flights)

(γ) Πτήσεις παράδοσης, (delivery flights)

(δ) Πτήσεις αυτομεταφοράς (ferry flights),

(ε) Αποδεικτικές πτήσεις (demonstration flights), και

(στ) Πτήσεις για καθορισμό θέσης (positioning flights)

8.8 Απαιτήσεις οξυγόνου

8.8.1 Επεξήγηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγείται και χρησιμοποιείται οξυγόνο.

8.8.2 Οι απαιτήσεις οξυγόνου καθορίζονται για:

(α) Το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης¥

(β) Το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, και

(γ) Τους επιβάτες.

9. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΠΛΩΝ

9.1 Πληροφορίες, οδηγίες και γενική καθοδήγηση σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων υλικών, όπου περιλαμβάνονται:

(α) Η πολιτική του αερομεταφορέα σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων υλικών,

(β) Η καθοδήγηση σχετικά με τους όρους για την αποδοχή, την τοποθέτηση ετικετών, την διαχείρηση, την αποθήκευση και το διαχωρισμό των επικινδύνων υλικών,

(γ) Οι διαδικασίες αντίδρασης στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που αφορούν επικίνδυνα υλικά,

(δ) Τα καθήκοντα του συνόλου του εμπλεκομένου προσωπικού, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.1215, και

(ε) Οι οδηγίες σχετικά με τη μεταφορά των εργαζομένων του αερομεταφορέα.

9.2. Όροι μεταφοράς όπλων, πυρομαχικών και όπλων για αθλητικούς σκοπούς.

10. ΑΣΦΑΛΕΙΑ (SECURITY)

10.1 Οδηγίες και καθοδήγηση ασφαλείας (security) μη εμπιστευτικού χαρακτήρα, οι οποίες περιλαμβάνουν τις εξουσίες και τις ευθύνες του επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οι πρακτικές και οι διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό και την αναφορά εγκληματικών πράξεων στο ελικόπτερο, όπως παράνομες επεμβάσεις, δολιοφθορές, βομβιστικές απειλές και αεροπειρατείες.

10.2. Περιγραφή μέτρων πρόληψης και εκπαίδευσης, όσον αφορά την ασφάλεια (security).

Σημείωση: Ορισμένα μέρη σχετικά με τις οδηγίες και την καθοδήγηση στον τομέα της ασφάλειας (security) δύναται να λάβουν εμπιστευτικό χαρακτήρα.

11. ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό, τη γνωστοποίηση και την αναφορά ατυχημάτων και συμβάντων. Το τμήμα αυτό περιλαμβάνει:

(α) Τους ορισμούς ατυχημάτων και συμβάντων και τις σχετικές ευθύνες όλων των εμπλεκομένων προσώπων,

(β) Τις περιγραφές των διευθύνσεων της εταιρείας, των Αρχών ή άλλων υπηρεσιών που πρέπει να ειδοποιούνται, καθώς και τις μεθόδους και τη σειρά με την οποία θα ειδοποιηθούν, σε περίπτωση ατυχήματος,

(γ) Τις ειδικές απαιτήσεις ειδοποίησης σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος, εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα υλικά,

(δ) Περιγραφή των απαιτήσεων αναφοράς ειδικών ατυχημάτων και συμβάντων,

(ε) Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται τα έντυπα που χρησιμοποιούνται για την αναφορά, καθώς και η διαδικασία υποβολής τους στην Αρχή, και

(στ) Περιγραφή της δυνατότητας εφαρμογής και των σχετικών εντύπων που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας θεσπίζει πρόσθετες διαδικασίες αναφοράς σχετικά με την ασφάλεια, για δική του εσωτερική χρήση.

12. ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΟΣ

Οι κανόνες αέρος περιλαμβάνουν:

(α) Τους κανόνες πτήσης εξ όψεως και δι' οργάνων (VFR/IFR),

(β) Την εφαρμογή των κανόνων αέρος σε συγκεκριμένη επικράτεια,

(γ) Τις διαδικασίες επικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων και των διαδικασιών απώλειας επικοινωνίας,

(δ) Τις πληροφορίες και τις οδηγίες που σχετίζονται με την αναχαίτιση πολιτικών ελικοπτέρων,

(ε) Τις περιστάσεις κατά τις οποίες πρέπει να γίνεται συνεχής ακρόαση της συχνότητας,

(στ) Τα σήματα,

(ζ) Το σύστημα χρόνου που χρησιμοποιείται στην πτητική λειτουργία,

(η) Τις εξουσιοδοτήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, τη σχολαστική τήρηση του σχεδίου πτήσης και τις αναφορές θέσης,

(θ) Τα οπτικά σήματα που χρησιμοποιούνται για την προειδοποίηση ελικοπτέρου που δεν διαθέτει άδεια διέλευσης και το οποίο εκτελεί πτήση ή πρόκειται να εισέλθει εντός περιοχής στην οποία ισχύουν περιοριστικά μέτρα, εντός απαγορευμένης ή επικίνδυνης περιοχής,

(ι) Τις διαδικασίες για χειριστές που αντιλαμβάνονται ατύχημα ή λαμβάνουν σήμα κινδύνου,

(ια) Τους οπτικούς κώδικες εδάφους / αέρος που χρησιμοποιούν οι επιζώντες, τις περιγραφές και τη χρήση βοηθημάτων σηματοδότησης, και

(ιβ) Τα σήματα κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.

Β ΘΕΜΑΤΑ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ - ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ

Εξέταση των διαφορών μεταξύ τύπων και παραλλαγών τύπων, με τους ακόλουθους τίτλους:

0. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ.

0.1 Γενικές πληροφορίες (π.χ. διαστάσεις του ελικοπτέρου), συμπεριλαμβανομένης της περιγραφής των μονάδων μέτρησης που χρησιμοποιούνται για την πτητική λειτουργία του συγκεκριμένου τύπου ελικοπτέρου και πίνακες μετατροπής.

1. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

1.1 Περιγραφή των πιστοποιημένων περιορισμών και των επιχειρησιακών περιορισμών σε ισχύ, όπου περιλαμβάνονται:

(α) Το καθεστώς πιστοποίησης (π.χ. JAR-27, JAR-29, ICAO Παράρτημα 16 (JAR-34 και JAR-36) κ.λ.π.),

(β) Η διαμόρφωση θέσεων επιβατών για κάθε τύπο ελικοπτέρου, συμπεριλαμβανομένης μιας εικονογραφημένης παρουσίασης,

(γ) Οι εγκεκριμένοι τύποι πτητικής λειτουργίας (π.χ. πτήση εξ όψεως / δι' οργάνων (VFR/IFR), κατηγορία CAT II/III, τύπος αεροναυτιλίας RNP (RNP Type), πτήση σε γνωστές συνθήκες παγοποίησης κ.λ.π.),

(δ) Η σύνθεση του πληρώματος,

(ε) Η μάζα και το κέντρο βάρους,

(στ) Οι περιορισμοί ταχύτητας,

(ζ) Ο(οι) περιορισμός(οι) πτήσης (flight envelope)

(η) Τα όρια ανέμου,

(θ) Οι περιορισμοί των επιδόσεων για τις ισχύουσες διαμορφώσεις,

(ι) Η κλίση,

(ια) Τα κατάλοιπα της ατράκτου του ελικοπτέρου, και

(ιβ) Οι περιορισμοί των συστημάτων.

2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

2.1 Στις διαδικασίες και τα καθήκοντα επείγουσας ανάγκης που ανατίθενται στο πλήρωμα, οι ενδεδειγμένοι πίνακες ελέγχου ενεργειών, το σύστημα χρήσης των πινάκων ελέγχου ενεργειών, καθώς και δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των πληρωμάτων θαλάμου διακυβέρνησης και θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνονται οι ακόλουθες διαδικασίες και καθήκοντα επείγουσας ανάγκης:

(α) Μη-ικανότητας εκπλήρωσης των καθηκόντων μέλους πληρώματος,

(β) Ασκήσεων σε περιπτώσεις πυρκαγιάς και εμφάνισης καπνού,

(γ) Σε περίπτωση κεραυνοπληξίας,

(δ) Επικοινωνιών κινδύνου και ειδοποίησης της υπηρεσίας εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για καταστάσεις επείγουσας ανάγκης

(ε) Βλάβης κινητήρα,

(στ) Αστοχίας συστημάτων,

(ζ) Καθοδήγησης στο πλαίσιο αλλαγής κατεύθυνσης σχετικά με το ελικοδρόμιο προορισμού, σε περίπτωση σοβαρής τεχνικής βλάβης,

(η) Προειδοποιητικού συστήματος AVAD

(θ) Διάτμησης ανέμου(Windshear) και

(ι) Αναγκαστικής προσγείωσης / προσθαλάσσωσης.

3. ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

3.1 Στις κανονικές διαδικασίες και τα καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, οι ενδεδειγμένοι πίνακες ελέγχου ενεργειών, το σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών καθώς και η δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των πληρωμάτων θαλάμου διακυβέρνησης και θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνουν τις ακόλουθες διαδικασίες και καθήκοντα:

(α) Προ της πτήσης,

(β) Προ της αναχώρησης,

(γ) Ρύθμισης και ελέγχου υψομέτρου,

(δ) Τροχοδρόμησης, απογείωσης και ανόδου,

(ε) Μείωσης θορύβου,

(στ) Οριζόντιας πτήσης (cruise)και καθόδου,

(ζ) Προσέγγισης, προετοιμασίας για την προσγείωση και ενημέρωσης των επιβαινόντων (crew briefing),

(η) Προσέγγισης στο πλαίσιο «πτήσης εξ όψεως» (VFR),

(θ) Προσέγγισης δι' οργάνων (IFR),

(ι) Οπτικής προσέγγισης και προσέγγισης στον κύκλο του ελικοδρομίου,

(ια) Αποτυχημένης προσέγγισης,

(ιβ) Κανονικής προσγείωσης, και

(ιγ) Μετά την προσγείωση

4. ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

4.0 Τα στοιχεία επιδόσεων παρέχονται σε μορφή που επιτρέπει την ευχερή χρήση τους.

4.1 Στοιχεία επιδόσεων. Σε αυτά περιλαμβάνεται υλικό επιδόσεων το οποίο παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία σχετικά με τη συμμόρφωση προς τους όρους επιδόσεων, οι οποίες καθορίζονται στα Τμήματα ΣΤ, Ζ, Η και Θ του παρόντος.

4.2 Σε περίπτωση που δεν είναι διαθέσιμα στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης ελικοπτέρου (HFM) στοιχεία επιδόσεων, τα οποία απαιτούνται από την αντίστοιχη κατηγορία επιδόσεων, πρέπει να περιλαμβάνονται άλλα στοιχεία αποδεκτά από την Αρχή. Εναλλακτικά, το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης μπορεί να παραπέμπει σε εγκεκριμένα στοιχεία που περιέχονται στο HFM, εφόσον τα εν λόγω στοιχεία κατά πάσα πιθανότητα δεν χρησιμοποιούνται συχνά ή σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης.

5. ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

Οι οδηγίες και τα στοιχεία σχετικά με τον υπολογισμό της μάζας και της ζυγοστάθμισης περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

(α) Σύστημα υπολογισμού (π.χ. σύστημα δεικτών κέντρου βάρους),

(β) Πληροφορίες και οδηγίες σχετικές με τη συμπλήρωση των εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης, συμπεριλαμβανομένων των χειρόγραφων εγγράφων ή των εγ-

γράφων που συντάσσονται με ηλεκτρονικό υπολογιστή (μηχανογραφημένων),

(γ) Οριακές μάζες και κέντρο βάρους τύπων, παραλλαγών τύπων ή μεμονωμένων ελικοπτέρων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα, και

(δ) Η συνολική μάζα λειτουργίας (Dry Operating weight) και το αντίστοιχο κέντρο βάρους ή δείκτη κέντρου βάρους .

6. ΦΟΡΤΩΣΗ

Διαδικασίες και αναγκαία μέτρα σχετικά με τη φόρτωση και την ασφάλιση του φορτίου στο ελικόπτερο.

7. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

7.1 Στοιχεία και οδηγίες που απαιτούνται για τον προ και κατά τη διάρκεια της πτήσης σχεδιασμό. Αναλόγως της περίπτωσης, περιλαμβάνονται διαδικασίες για πτητική λειτουργία με τον(τους) κινητήρα(ες) εκτός λειτουργίας και για πτήσεις προς απομονωμένα ελικοδρόμια.

7.2 Οι μέθοδοι υπολογισμού του καυσίμου που απαιτείται για τα διάφορα στάδια της πτήσης, σύμφωνα με την JAR-OPS 3.255JAR-OPS 3.255.

8. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΠΟΚΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ (CDL)

Ο (Οι) κατάλογος (οι) απόκλισης από την εγκεκριμένη διαμόρφωση, εφόσον παρέχεται(ονται) από τον κατασκευαστή, λαμβανομένων υπόψη των τύπων και των παραλλαγών τύπου του ελικοπτέρου πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών που ακολουθούνται σε περίπτωση αποστολής ελικοπτέρου σύμφωνα με τους όρους του δικού του εγχειριδίου παρέκκλισης από την εγκεκριμένη διαμόρφωση.(CDL)

9. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ (MEL)

Ο κατάλογος ελαχίστου εξοπλισμού (MEL) λαμβανομένων υπ' όψη των τύπων και παραλλαγών τύπου του ελικοπτέρου πτητικής λειτουργίας καθώς και του/της (των) τύπου(ων)/περιοχής(ών) πτητικής λειτουργίας. Ο εν λόγω κατάλογος (MEL) περιλαμβάνει τον εξοπλισμό αεροναυτιλίας και να λαμβάνει υπ' όψη τις απαιτούμενες επιδόσεις αεροναυτιλίας για την διαδρομή και την περιοχή πτητικής λειτουργίας.

10. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΟΞΥΓΟΝΟΥ

10.1 Κατάλογος του προς μεταφορά εξοπλισμού επιβίωσης στο πλαίσιο διαδρομών που εκτελεί το ελικόπτερο και διαδικασίες ελέγχου της κατάστασης συντήρησης του εξοπλισμού, πριν από την απογείωση. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οδηγίες σχετικές με τη θέση, τη δυνατότητα πρόσβασης και τη χρήση του εξοπλισμού επιβίωσης και επείγουσας ανάγκης, καθώς και ο(οι) σχετικός(οί) κατάλογος(οι) ελέγχου ενεργειών.

10.2 Η διαδικασία σχετικά με τον καθορισμό της απαιτούμενης και της διαθέσιμης ποσότητας οξυγόνου. Τα χαρακτηριστικά της πτήσης και ο αριθμός των επιβαινόντων.

11. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΚΚΕΝΩΣΗΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

11.1 Οδηγίες σχετικές με την προετοιμασία εκκένωσης επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού ενεργειών του πληρώματος και του καθορισμού σταθμών επείγουσας ανάγκης.

11.2 Διαδικασίες εκκένωσης επείγουσας ανάγκης. Περιγραφή των καθηκόντων του συνόλου των μελών του πληρώματος στο πλαίσιο της ταχείας εκκένωσης του ελικοπτέρου και του χειρισμού των επιβατών στην περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης, προσθαλάσσωσης ή άλλης κατάστασης επείγουσας ανάγκης.

12. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

Περιγραφή των συστημάτων ελικοπτέρου, που σχετίζονται με τα χειριστήριακαι τις ενδείξεις , καθώς και οδηγίες λειτουργίας. (Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στην JAR-OPS 3.1045).

Γ ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΚΑΙ ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΟΥ

1. Οι οδηγίες και οι πληροφορίες που αφορούν επικοινωνίες, αεροναυτιλία και ελικοδρόμια, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων επιπέδων και υψών πτήσης για κάθε διαδρομή στην οποία πρόκειται να εκτελεστεί πτήση, καθώς και των ελάχιστων πτητικής λειτουργίας για κάθε ελικοδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί, περιλαμβάνουν:

(α) Το ελάχιστο επίπεδο / ύψος πτήσης,

(β) Τα ελάχιστα πτητικής λειτουργίας σχετικά με την αναχώρηση, τον προορισμό και τα ελικοδρόμια εναλλαγής,

(γ) Τα μέσα επικοινωνίας και τα βοηθήματα αεροναυτιλίας,

(δ) Στοιχεία FATO/διαδρόμου και εγκαταστάσεων ελικοδρομίου,

(ε) Διαδικασίες προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και διαδικασίες αναχώρησης, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών μείωσης θορύβου,

(στ) Διαδικασίες απώλειας επικοινωνιών,

(ζ) Τα μέσα έρευνας και διάσωσης στην περιοχή πάνω από την οποία πρόκειται να πραγματοποιήσει διέλευση το ελικόπτερο,

(η) Περιγραφή των αεροναυτικών χαρτών που πρέπει να μεταφέρονται στο ελικόπτερο σε σχέση με τον τύπο της πτήσης και της διαδρομής στην οποία πρόκειται να εκτελεστεί η πτήση, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου ελέγχου της εγκυρότητάς τους,

(θ) Τις διαθέσιμες αεροναυτικές πληροφορίες και μετεωρολογικές υπηρεσίες,

(ι) Τις διαδικασίες επικοινωνιών / αεροναυτιλίας (COM/NAV) κατά την διαδρομή,

(ια) Σκόπιμα διατηρείται κενό,

(ιβ) Τους ειδικούς περιορισμούς ελικοδρομίου (περιορισμούς επιδόσεων, επιχειρισιακών διαδικασιών κ.λ.π.).

Δ. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

1. Εκπαιδευτικά προγράμματα και προγράμματα ελέγχων για το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού στο οποίο έχουν ανατεθεί επιχειρησιακά καθήκοντα σε σχέση με την προετοιμασία ή/και τη διεξαγωγή πτήσης.

2. Τα εκπαιδευτικά προγράμματα και τα προγράμματα ελέγχων περιλαμβάνουν:

2.1 Για το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης. Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στα Τμήματα Ε και ΙΔ του παρόντος,

2.2 Για τα μέλη πληρώματος εκτός των μελών πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης . Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΕ του παρόντος,

2.3 Για το εκάστοτε επιχειρησιακό προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων όλων των μελών πληρώματος:

(α) Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΗ (Εναέρια μεταφορά επικινδύνων υλικών), και

(β) Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΘ (Ασφάλεια).

2.4 Για το επιχειρησιακό προσωπικό που δεν ανήκει στα μέλη του πληρώματος (π.χ. επιμελητές πτήσεων, προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης κ.λ.π.) όλα τα άλλα σχετικά θέματα τα οποία καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και αφορούν στα καθήκοντά τους.

3. Διαδικασίες

3.1 Διαδικασίες σχετικές με εκπαίδευση και ελέγχους.

3.2 Διαδικασίες που εφαρμόζονται σε περίπτωση που το προσωπικό δεν επιτυγχάνει ή δεν τηρεί τα απαιτούμενα πρότυπα.

3.3 Διαδικασίες οι οποίες εξασφαλίζουν ότι κατά τη διάρκεια εκτέλεσης δημοσίων αερομεταφορών δεν προσομοιώνονται μη κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις επείγουσας ανάγκης, που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή όλων των διαδικασιών μη κανονικών καταστάσεων ή καταστάσεων επείγουσας ανάγκης, καθώς και προσομοίωση των μετεωρολογικών συνθηκών δι' οργάνων (IMC) με τεχνητά μέσα.

4. Περιγραφή των προς φύλαξη εγγράφων τεκμηρίωσης και περίοδοι φύλαξης. (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1065.)

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1065

Περίοδοι φύλαξης εγγράφων

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες / έγγραφα, στα οποία η Αρχή έχει δυνατότητα πρόσβασης, φυλάσσονται σε αποδεκτή μορφή για τις περιόδους που εμφανίζονται στους ακόλουθους πίνακες.

Σημείωση: Πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τα αρχεία συντήρησης καθορίζονται στο Τμήμα ΙΓ.

Πίνακας 1
Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας και εκτέλεσης πτήσης

Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας και εκτέλεσης πτήσης, όπως περιγράφονται στο JAR-OPS 3.135	
Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης	3 μήνες
Τεχνικό μητρώο ελικοπτέρου	24 μήνες μετά από την ημερομηνία της τελευταίας καταχώρισης
Έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών/υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (NOTAM/AIS) σχετικά με τη συγκεκριμένη πτήση, εφόσον συντάσσονται από τον αερομεταφορέα	3 μήνες
Επίσημα έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης	3 μήνες
Γνωστοποίηση ειδικών φορτίων, συμπεριλαμβανομένων εγγράφων πληροφοριών προς τον Κυβερνήτη σχετικά με επικίνδυνα υλικά	3 μήνες

Πίνακας 2
Αναφορές

Αναφορές	
Μητρώο καταγραφής πτήσης (journey log)	3 μήνες
Αναφορά(ές) πτήσης σχετικά με την καταγραφή λεπτομερειών κάθε περιστατικού, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.420 ή κάθε γεγονότος του οποίου η αναφορά /καταγραφή κρίνεται απαραίτητη από τον κυβερνήτη	3 μήνες
Αναφορές σχετικά με υπερβάσεις καθηκόντων ή/και μειώσεις περιόδων ανάπαυσης	3 μήνες

Πίνακας 3
Αρχεία πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης

Αρχεία πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης	
Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης	15 μήνες
Πτυχίο	για όσο χρονικό διάστημα το μέλος του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης κάνει χρήση των προνομίων του πτυχίου για τον αερομεταφορέα
Μεταβατική εκπαίδευση και έλεγχος	3 έτη
Πρόγραμμα εκπαίδευσης για κυβερνήτες (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	3 έτη
Επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος	3 έτη
Εκπαίδευση και έλεγχος σχετικά με την εκτέλεση πτητικών καθηκόντων από οποιαδήποτε θέση χειριστή	3 έτη
Πρόσφατη πείρα (παραπομπή στο JAR-OPS 3.970)	15 μήνες
Αξιολόγηση διαδρομής και ελικοδρομίου (παραπομπή στο JAR-OPS.1975)	3 έτη
Εκπαίδευση και αξιολόγηση για ειδικές πτητικές επιχειρήσεις εφόσον απαιτείται από τον παρόντα Κανονισμό(π.χ. HEMS, CATII/III)	3 έτη
Εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα υλικά , ανάλογα με την περίπτωση	3 έτη

Πίνακας 4
Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών

Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών	
Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης.	15 μήνες
Αρχική εκπαίδευση, μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	Για όσο χρονικό διάστημα το το μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών εργάζεται για τον αερομεταφορέα

Περιοδική εκπαίδευση και επαναληπτική εκπαίδευση (συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου)	Έως 12 μήνες μετά από την αποχώρηση του μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών από την υπηρεσία του αερομεταφορέα
Εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα υλικά , ανάλογα με την περίπτωση	3 έτη

Πίνακας 5
Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό

Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό

Αρχεία εκπαίδευσης / αξιολόγησης του λοιπού προσωπικού για το οποίο απαιτείται από τον παρόντα Κανονισμό εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης	Τα τελευταία 2 αρχεία εκπαίδευσης

Πίνακας 6
Άλλα αρχεία

Άλλα αρχεία

Αρχεία συστήματος ποιοτικού ελέγχου	5 έτη
Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων υλικών	3 μήνες μετά από την εκτέλεση της πτήσης
Κατάλογος ελέγχου αποδοχής επικινδύνων υλικών	3 μήνες μετά από την εκτέλεση της πτήσης

ΤΜΗΜΑ ΙΖ

ΟΡΙΑ ΧΡΟΝΩΝ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ,

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ

Έχουν εφαρμογή τα προβλεπομενα στο άρθρο 6 παρ. 6.3 του β.δ. 22/64 (15 Α').

ΤΜΗΜΑ ΙΗ
ΕΝΑΕΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ

JAR-OPS 3.1150
Ορολογία

(α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν Τμήμα έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

(1) Κατάλογος ελέγχου αποδοχής. Έγγραφο το οποίο προορίζεται να συνδράμει στη διενέργεια ελέγχου της εξωτερικής εμφάνισης δεμάτων που περιέχουν επικίνδυνα υλικά και των συνοδευτικών εγγράφων τους, προκειμένου να καθορισθεί ότι πληρούνται όλες οι απαιτούμενες προϋποθέσεις.

(2) Αεροσκάφος μεταφοράς εμπορευμάτων. Οποιοδήποτε αεροσκάφος το οποίο μεταφέρει εμπορεύματα ή αγαθά, αλλά όχι επιβάτες. Στο πλαίσιο αυτό τα ακόλουθα πρόσωπα δεν ορίζονται ως επιβάτες:

(i) Μέλος πληρώματος,

(ii) Υπάλληλος του αερομεταφορέα ο οποίος έχει λάβει σχετική γραπτή άδεια επιβίβασης βάσει των οδηγιών που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και επιβαίνει στο ελικόπτερο σύμφωνα με αυτές,

(iii) Εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπος της Αρχής, ή

(iv) Πρόσωπο, τα καθήκοντα του οποίου έχουν σχέση με συγκεκριμένη φόρτωση εμπορευμάτων στο ελικόπτερο.

(3) Ατύχημα κατά τη μεταφορά επικινδύνων υλικών. Περιστατικό που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων υλικών και έχει ως αποτέλεσμα θανατηφόρο ή σοβαρό τραυματισμό προσώπου ή σοβαρή ζημιά περιουσιακών στοιχείων. (Βλέπε IEM OPS 3.1150(a)(3) & (a)(4).)

(4) Συμβάν κατά τη μεταφορά επικινδύνων υλικών. Περιστατικό, με εξαίρεση το ατύχημα κατά τη μεταφορά επικινδύνων υλικών, που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων υλικών και το οποίο δεν λαμβάνει χώρα απαραίτητα εντός του αεροσκάφους, με αποτέλεσμα τραυματισμό προσώπου, ζημία περιουσιακών στοιχείων, φωτιά, θραύση, διασκορπισμό υγρού, διαρροή υγρού ή ραδιενέργειας ή άλλη απόδειξη ότι η συσκευασία δεν έχει διατηρηθεί σε άρτια κατάσταση. Οποιοδήποτε περιστατικό σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων υλικών, το οποίο θέτει σε σοβαρό κίνδυνο το αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντες σε αυτό, θεωρείται ότι συνιστά, επίσης, συμβάν κατά τη μεταφορά επικινδύνων υλικών. (Βλέπε IEM OPS 3.1150(a)(3) & (a)(4).)

(5) Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Έγγραφο το οποίο καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες. Συμπληρώνεται από το πρόσωπο που παραδίδει επικίνδυνα υλικά προς εναέρια μεταφορά και περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικές με τα εν λόγω εμπορεύματα. Το έγγραφο φέρει υπογεγραμμένη δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι τα επικίνδυνα υλικά περιγράφονται πλήρως και με ακρίβεια με τις δικές τους ονομασίες στις αποστολές εμπορευμάτων και τους αριθμούς UN/ID και ότι έχουν ορθώς ταξινομηθεί, συσκευασθεί, σημανθεί και φέρουν ετικέτες, καθώς και ότι βρίσκονται σε κατάλληλη προς μεταφορά κατάσταση.

(6) Εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου. Το εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίων συνιστά αντικείμενο εξοπλισμού μεταφοράς ραδιενεργών υλικών, και είναι σχεδιασμένο για να διευκολύνει τη μεταφορά τέτοιων υλικών, συσκευασμένων ή μη, με έναν ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς.

(7) Αντιπρόσωπος επίγειας εξυπηρέτησης. Αντιπρόσωπος που εκτελεί για λογαριασμό του αερομεταφορέα μέρος ή το σύνολο των αποστολών του τελευταίου, συμπεριλαμβανομένης της παραλαβής, φόρτωσης, εκφόρτωσης, μεταφοράς ή άλλης διαδικασίας σχετικής με επιβάτες ή φορτία.

(8) Αριθμός ID (Προσδιορισμού). Ένας προσωρινός αριθμός αναγνώρισης για κάποιο επικίνδυνο είδος στο οποίο δεν έχει προσδιορισθεί ένας αριθμός UN.

(9) Μαζική συσκευασία (Overpack). Περικάλυμμα εγκλεισμού που χρησιμοποιείται από μεμονωμένο φορτωτή εμπορευμάτων και το οποίο προκαθορίζεται να συμπεριλάβει ένα ή περισσότερα δέματα, προκειμένου να διαμορφωθεί ένα ενιαίο σύνολο προς διευκόλυνση της επίγειας εξυπηρέτησης και της αποθήκευσης.

(10) Δέμα. Το πλήρες προϊόν της διαδικασίας συσκευασίας το οποίο αποτελείται από τη συσκευασία και το περιεχόμενό της, έτοιμο προς μεταφορά.

(11) Συσκευασία. Δοχεία και οποιαδήποτε άλλα εξαρτήματα ή υλικά τα οποία είναι απαραίτητα προκειμένου να επιτελείται η συγκράτηση και να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους όρους συσκευασίας.

(12) Κατάλληλη ονομασία στις αποστολές εμπορευμάτων. Η ονομασία που χρησιμοποιείται για την περιγραφή ενός ιδιαίτερου αντικειμένου ή ουσίας και το οποίο αναφέρεται σε όλα τα έγγραφα αποστολής εμπορευμάτων και τις ειδοποιήσεις, καθώς και στις συσκευασίες, όπου απαιτείται.

(13) Σοβαρός τραυματισμός. Τραυματισμός τον οποίο υφίσταται πρόσωπο κατά τη διάρκεια ατυχήματος και ο οποίος:

(i) Χρήζει νοσοκομειακής περίθαλψης για περισσότερες από 48 ώρες. Το εν λόγω 48ωρο αρχίζει εντός επτά ημερών από την ημερομηνία που έλαβε χώρα ο τραυματισμός, ή

(ii) Έχει ως αποτέλεσμα κάταγμα οποιουδήποτε οστού (με εξαίρεση τα απλά κατάγματα δαχτύλων χεριού, δαχτύλων ποδιού ή μύτης), ή

(iii) Συνεπάγεται ρήξεις που προκαλούν σοβαρή αιμορραγία, καθώς και βλάβες στα νεύρα, στους μυς ή στους τένοντες, ή

(iv) Συνεπάγεται τραυματισμό οποιουδήποτε εσωτερικού οργάνου, ή

(v) Συνεπάγεται εγκαύματα δευτέρου ή τρίτου βαθμού ή οποιαδήποτε εγκαύματα που καλύπτουν περισσότερο από το 5% της επιφάνειας του σώματος, ή

(vi) Συνεπάγεται επιβεβαιωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή επιβλαβή ακτινοβολία.

(14) Κράτος προέλευσης. Η Αρχή στην επικράτεια της οποίας φορτώθηκαν αρχικά τα επικίνδυνα υλικά στο αεροσκάφος.

(15) Τεχνικές Οδηγίες. Η τελευταία ισχύουσα έκδοση των Τεχνικών Οδηγιών για την Ασφαλή Εναέρια Μεταφορά Επικινδύνων Υλικών (Doc 9284-AN/905), συμπεριλαμβανομένων του συμπληρώματος και οποιασδήποτε προσθήκης, εγκεκριμένης και δημοσιευμένης κατόπιν απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου (Council) του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

(16) Αριθμός UN. Ο τετραψήφιος αριθμός που χορηγείται από την Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταφορά επικινδύνων υλικών, προκειμένου να καθορίζεται μια ουσία ή μια ειδική ομάδα ουσιών.

JAR-OPS 3.1155
Έγκριση για Μεταφορά επικινδύνων υλικών

(Βλέπε IEM OPS 3.1155)

Ο αερομεταφορέας δεν μεταφέρει επικίνδυνα υλικά χωρίς την έγκριση της Αρχής.

JAR-OPS 3.1160
Πεδίο Εφαρμογής

(α) Ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τις διατάξεις που περιέχονται στις Τεχνικές Οδηγίες σε κάθε περίπτωση μεταφοράς επικίνδυνων υλικών, ανεξάρτητα από το εάν η πτήση εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, εντός ή εξ ολοκλήρου εκτός της επικράτειας κράτους. (Βλέπε IEM OPS 3.1160(a).)

(β) Αντικείμενα και ουσίες που σε διαφορετική περίπτωση θα κατατάσσονταν στα επικίνδυνα υλικά αποκλείονται από τις διατάξεις του παρόντος Τμήματος, στο βαθμό που αυτό καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες, υπό την προϋπόθεση ότι:

(1) Απαιτείται να βρίσκονται πάνω στο ελικόπτερο σύμφωνα με τους ισχύοντες σχετικούς κανονισμούς JARs ή για επιχειρησιακούς λόγους (Βλέπε IEM OPS 3.1160(b)(1)),

(2) Μεταφέρονται με τη μορφή υλικών τροφοδοσίας ή προμηθειών για την εξυπηρέτηση του θαλάμου επιβατών,

(3) Μεταφέρονται για να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια της πτήσης ως κτηνιατρικά βοηθήματα ή για ευθανασία ζώου (Βλέπε IEM OPS 3.1160(b)(3)),

(4) Μεταφέρονται για να χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια της πτήσης ως ιατρικό βοήθημα ασθενούς, υπό την προϋπόθεση (Βλέπε IEM OPS 3.1160(b)(4)) ότι:

(i) Οι φιάλες αερίου έχουν ειδικά κατασκευασθεί για να περιέχουν και να μεταφέρουν αυτό το συγκεκριμένο αέριο,

(ii) Τα φάρμακα και το λοιπό ιατρικό υλικό τελούν υπό τον έλεγχο εκπαιδευμένου προσωπικού για το χρονικό διάστημα που χρησιμοποιούνται εντός του ελικοπτέρου,

(iii) Ο εξοπλισμός, ο οποίος περιλαμβάνει μπαταρίες με υγρά στοιχεία, φυλάσσεται και εφόσον απαιτείται, ασφαλίζεται σε όρθια θέση για να αποφευχθεί διασκορπισμός του ηλεκτρολύτη, και

(iv) Πραγματοποιείται κατάλληλη πρόβλεψη προκειμένου να εναποθηκεύεται και να ασφαλίζεται όλος ο εξοπλισμός κατά την απογείωση και την προσγείωση, καθώς και σε κάθε άλλη περίπτωση που αυτό κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη για λόγους ασφαλείας, ή

(5) Μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη πληρώματος (Βλέπε IEM OPS 3.1160(b)(5)).

(γ) Η μεταφορά στο ελικόπτερο αντικειμένων και ουσιών που προορίζονται για την αντικατάσταση των αναφερομένων στην υποπαράγραφο (β)(1)και (β)(2) ανωτέρω, μεταφέρονται από το ελικόπτερο όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 3.1165
Περιορισμοί στη Μεταφορά Επικινδύνων Υλικών

(α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται, ότι αντικείμενα και ουσίες, οι οποίες προσδιορίζονται ειδικά με όνομα ή με γενική περιγραφή στις Τεχνικές Οδηγίες, και των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες, δεν μεταφέρονται από οποιοδήποτε ελικόπτερο.

(β) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι αντικείμενα και ουσίες ή άλλα εμπορεύματα τα οποία βάσει των Τεχνικών Οδηγιών απαγορεύεται να μεταφερθούν κάτω από κανονικές συνθήκες, μεταφέρονται μόνον εφόσον:

(1) Εξαιρούνται από τα ενδιαφερόμενα κράτη βάσει των Τεχνικών Οδηγιών (Βλέπε IEM OPS 3.1165(b)(1)), ή

(2) Οι Τεχνικές Οδηγίες αναφέρουν ότι η μεταφορά τους είναι δυνατή κατόπιν έγκρισης που εκδίδεται από το κράτος προέλευσης.

JAR-OPS 3.1170
Ταξινόμηση

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι αντικείμενα και ουσίες ταξινομούνται ως επικίνδυνα υλικά όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 3.1175
Συσκευασία

(Βλέπε AMC OPS 3.1175)

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο για να εξασφαλίζεται ότι τα επικίνδυνα υλικά συσκευάζονται όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες ή κατά τρόπο που παρέχει ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας, υπό την προϋπόθεση έγκρισης από την Αρχή.

JAR-OPS 3.1180
Τοποθέτηση Ετικέτας και Σήμανση

(α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι τα δέματα, οι μαζικές συσκευασίες και τα εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου φέρουν ετικέτες, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζει ότι τα δέματα, οι μαζικές συσκευασίες και τα εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου φέρουν σήμανση, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες. (Βλέπε AMC OPS 3.1180(b)).

(γ) Εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα υλικά σε πτήση, η οποία εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός της επικράτειας κράτους, η τοποθέτηση ετικέτας και η σήμανση πραγματοποιείται στην Αγγλική γλώσσα, επιπλέον των άλλων ενδεχόμενων γλωσσικών απαιτήσεων.

JAR-OPS 3.1185
Έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων υλικών

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τα επικίνδυνα υλικά συνοδεύονται από ένα έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων υλικών, εκτός αν καθορίζεται διαφορετικά στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα υλικά σε πτήση, η οποία εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός της επικράτειας κράτους, το έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων υλικών συντάσσεται στην Αγγλική γλώσσα, επιπλέον των άλλων ενδεχόμενων γλωσσικών απαιτήσεων.

JAR-OPS 3.1195
Αποδοχή επικινδύνων υλικών

(α) Ο αερομεταφορέας δεν αποδέχεται τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών εάν το δέμα, η μαζική συσκευασία ή το εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου δεν έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες αποδοχής που προβλέπονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Ο αερομεταφορέας ή ο αντιπρόσωπός της επίγειας εξυπηρέτησής του χρησιμοποιεί κατάλογο ελέγχου αποδοχής. Ο κατάλογος αυτός επιτρέπει τον έλεγχο όλων των σχετικών στοιχείων και έχει τέτοια μορφή ώστε να καθιστά δυνατή την καταχώριση των αποτελεσμάτων του ελέγχου αποδοχής, με χειροκίνητα, μηχανικά ή ηλεκτρονικά μέσα.

JAR-OPS 3.1200
Επιθεώρηση για τη διαπίστωση ζημιάς,
διαρροής ή μόλυνσης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου επιθεωρούνται προκειμένου να διαπιστωθούν ίχνη διαρροής ή ζημίας αμέσως πριν από τη φόρτωση σε ελικόπτερο, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες,

(2) Δέματα, μαζικές συσκευασίες ή εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου που παρουσιάζουν διαρροή ή έχουν υποστεί ζημία δεν φορτώνονται στο ελικόπτερο,

(3) Οποιοδήποτε δέμα με επικίνδυνα υλικά, το οποίο βρίσκεται στο ελικόπτερο και παρουσιάζει ενδείξεις ζημιάς ή διαρροής, είτε απομακρύνεται είτε γίνονται διευθετήσεις για την απομάκρυνσή του από αρμόδια Αρχή ή οργανισμό. Στην περίπτωση αυτή, το υπόλοιπο της αποστολής επιθεωρείται προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι βρίσκεται στην αρμόζουσα για μεταφορά κατάσταση και ότι δεν έχει προκληθεί ζημιά ή ρύπανση στο ελικόπτερο ή στο φορτίο του και

(4) Δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου επιθεωρούνται προκειμένου να διαπιστωθούν σημάδια ζημιάς ή διαρροής κατά την εκφόρτωση από το ελικόπτερο και εφόσον υπάρχει ένδειξη ζημιάς ή διαρροής, η περιοχή όπου είχαν στοιβαχτεί τα επικίνδυνα υλικά επιθεωρείται προκειμένου να διαπιστωθεί φθορά ή ρύπανση.

JAR-OPS 3.1205
Απομάκρυνση της ρύπανσης

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Οποιαδήποτε ρύπανση γίνεται αντιληπτή ως αποτέλεσμα διαρροής ή φθοράς σε επικίνδυνα υλικά απομακρύνεται χωρίς καθυστέρηση, και

(2) Ελικόπτερο, το οποίο έχει υποστεί ρύπανση από ραδιενεργά υλικά, τίθεται πάραυτα εκτός λειτουργίας και δεν επανέρχεται σε αυτήν μέχρις ότου οι τιμές του επιπέδου ραδιενέργειας σε οποιαδήποτε προσιτή επιφάνεια, καθώς και η μη σταθερή ρύπανση μειωθούν σε επίπεδο κατώτερο από τις τιμές που καθορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 3.1210
Περιορισμοί φόρτωσης

(Βλέπε AMC OPS 3.1210(a))

(α) Θάλαμος επιβατών, θάλαμος διακυβέρνησης και διαμερίσματα φορτίου. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση, η απομόνωση, ο διαχωρισμός, το στοίβαγμα, η ασφάλιση και η μεταφορά επικίνδυνων υλικών στο ελικόπτερο πραγματοποιούνται βάσει των όσων καθορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες, ή σύμφωνα με την έγκριση της Αρχής.

(β) Επικίνδυνα υλικά που προορίζονται για μεταφορά μόνο με ελικόπτερο μεταφοράς φορτίου. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι δέματα με επικίνδυνα υλικά τα οποία φέρουν την ένδειξη «Cargo Aircraft Only» («Μόνο Αεροσκάφος Μεταφοράς Φορτίου») μεταφέρονται στο αεροσκάφος μεταφοράς φορτίου και φορτώνονται βάσει των όσων καθορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 3.1215
Παροχή πληροφοριών

(α) Παροχή πληροφοριών στο προσωπικό εδάφους. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Παρέχονται οι πληροφορίες που καθιστούν εφικτή την εκτέλεση των καθηκόντων του προσωπικού εδάφους αναφορικά με τη μεταφορά επικινδύνων υλικών, συμπεριλαμβανομένων και των ενεργειών στις οποίες προβαίνει σε περίπτωση συμβάντων και ατυχημάτων που αφορούν επικίνδυνα υλικά, και

(2) Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην υποπαρά-

γραφο (α)(1) ανωτέρω παρέχονται επίσης στον αντιπρόσωπό του, της επίγειας εξυπηρέτησης, όπου είναι δυνατόν αυτό να εφαρμόζεται.

(β) Παροχή πληροφοριών σε επιβάτες και άλλα πρόσωπα. (Βλέπε AMC OPS 3.1215(b))

(1) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες παρέχονται, όπως απαιτούν οι Τεχνικές Οδηγίες, έτσι ώστε οι επιβάτες να είναι ενήμεροι σχετικά με τα είδη των υλικών των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται στο ελικόπτερο, και

(2) Ο αερομεταφορέας και όπου απαιτείται, ο αντιπρόσωπός της επίγειας εξυπηρέτησής του, εξασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών με τη μορφή ανακοινώσεων στα σημεία αποδοχής φορτίου σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων υλικών.

(γ) Παροχή πληροφοριών σε μέλη πληρώματος. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης παρέχει πληροφορίες οι οποίες καθιστούν εφικτή την εκτέλεση των καθηκόντων των μελών του πληρώματος σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων υλικών, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών στις οποίες προβαίνουν σε περίπτωση που ανακύψουν καταστάσεις επείγουσας ανάγκης που αφορούν επικίνδυνα υλικά.

(δ) Παροχή πληροφοριών στον Κυβερνήτη. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι έχουν παρασχεθεί έγγραφες πληροφορίες στον κυβερνήτη, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες (Βλέπε Πίνακα 1 του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.1065 για την περίοδο φύλαξης των εγγράφων).

(ε) Παροχή πληροφοριών σε περίπτωση αεροπορικού συμβάντος ή ατυχήματος. (Βλέπε AMC OPS 3.1215(e).)

(1) Ο αερομεταφορέας, το ελικόπτερο του οποίου εμπλέκεται σε αεροπορικό συμβάν, παρέχει, κατόπιν αίτησης, κάθε απαιτούμενη πληροφορία, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι που δημιουργούνται από οποιαδήποτε μεταφερόμενα επικίνδυνα υλικά.

(2) Ο αερομεταφορέας, το ελικόπτερο του οποίου εμπλέκεται σε αεροπορικό ατύχημα, ενημερώνει το συντομότερο δυνατό την αρμόδια Αρχή του κράτους στο οποίο έλαβε χώρα το αεροπορικό ατύχημα, σχετικά με οποιαδήποτε μεταφερόμενα επικίνδυνα υλικά.

JAR-OPS 3.1220
Προγράμματα εκπαίδευσης

(Βλέπε AMC OPS 3.1220)
(Βλέπε IEM OPS 3.1220)

(α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει και εκτελεί προγράμματα εκπαίδευσης προσωπικού, όπως απαιτείται από τις Τεχνικές Οδηγίες, τα οποία εγκρίνονται από την Αρχή.

(β) Αερομεταφορείς οι οποίοι δεν διαθέτουν μόνιμη έγκριση για μεταφορά επικίνδυνων υλικών. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Το προσωπικό, το οποίο απασχολείται στη διαχείριση γενικού φορτίου και αποσκευών έχει εκπαιδευτεί για να εκτελεί τα καθήκοντά του σχετικά με επικίνδυνα υλικά. Η εκπαίδευση αυτή καλύπτει, ως ελάχιστη απαίτηση, τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 1 του πίνακα 1 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό ώστε να εξασφαλίζεται ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα υλικά, έχει την δυνατότητα να τα αναγνωρίζει και γνωρίζει τις απαιτήσεις για την μεταφορά τέτοιων υλικών από τους επιβάτες, και

(2) ότι το ακόλουθο προσωπικό:

(i) Μέλη πληρώματος,

(ii) Προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης επιβατών και

(iii) Προσωπικό ασφαλείας το οποίο απασχολείται από τον αερομεταφορέα και το οποίο είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους, έχει λάβει εκπαίδευση η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 2 του πίνακα 1 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό ώστε να εξασφαλίζεται ότι έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα υλικά και ότι είναι σε θέση να τα αναγνωρίζει, καθώς και ότι γνωρίζει τους όρους που ισχύουν για τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων από τους επιβάτες.

Πίνακας 1

ΤΟΜΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	1	2
Γενική φιλοσοφία	x	x
Περιορισμοί στην εναέρια μεταφορά Επικινδύνων υλικών	x	
Σήμανση και τοποθέτηση ετικέτας σε δέμα	x	x
Επικίνδυνα υλικά στις αποσκευές επιβατών	x	x
Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης	x	x

Σημείωση: η ένδειξη 'x' υποδεικνύει τον τομέα που πρέπει να καλύπτεται.

(γ) Αερομεταφορείς οι οποίοι διαθέτουν μόνιμη έγκριση να μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

(1) Το προσωπικό, το οποίο φέρει την ευθύνη για την αποδοχή επικινδύνων υλικών, έχει εκπαιδευτεί και διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Ως ελάχιστη απαίτηση, η εν λόγω εκπαίδευση καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 1 του πίνακα 2, και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το προσωπικό μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την αποδοχή ή την άρνηση εναέριας μεταφοράς επικινδύνων υλικών,

(2) Το προσωπικό, το οποίο ασχολείται με την επίγεια εξυπηρέτηση, την εναποθήκευση και τη φόρτωση επικινδύνων υλικών, έχει λάβει εκπαίδευση που το καθιστά ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του σχετικά με επικίνδυνα υλικά. Ως ελάχιστη απαίτηση, η εν λόγω εκπαίδευση καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 2 του πίνακα 2 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα υλικά, ότι είναι σε θέση να αναγνωρίζει τέτοιου είδους υλικά, καθώς και ότι γνωρίζει τη μέθοδο χειρισμού και φόρτωσης αυτών,

(3) Το προσωπικό, το οποίο φέρει την ευθύνη για τη διαχείριση γενικού φορτίου και αποσκευών, έχει λάβει εκπαίδευση που το καθιστά ικανό να εκτελεί τα καθήκοντά του σχετικά με επικίνδυνα υλικά. Ως ελάχιστη απαίτηση, η εν λόγω εκπαίδευση καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 3 του πίνακα 2 και να εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα υλικά, ότι είναι σε θέση να αναγνωρίζει τέτοιου είδους εμπορεύματα, ότι γνωρίζει τη μέθοδο χειρισμού και φόρτωσης αυτών και ότι γνωρίζει ποίες απαιτήσεις εφαρμόζονται για την μεταφορά τέτοιων υλικών από τους επιβάτες,

(4) Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης έχουν λάβει εκπαίδευση η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 4 του πίνακα 2. Η εκπαίδευση εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα υλικά και ότι γνωρίζει τη μέθοδο με την οποία τα εν λόγω εμπορεύματα μεταφέρονται στο ελικόπτερο, και

(5) Ότι το ακόλουθο προσωπικό:

(i) Προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης επιβατών,

(ii) Προσωπικό ασφαλείας (security) που έχει προσληφθεί από τον αερομεταφορέα και το οποίο ασχολείται με τον έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους, και

(iii) Μέλη του πληρώματος εκτός των μελών πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, έχουν λάβει εκπαίδευση, η οποία, ως ελάχιστη απαίτηση, καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη στήλη 5 του πίνακα 2. Η εκπαίδευση εμβαθύνει σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το εν λόγω προσωπικό έχει επίγνωση των κινδύνων που ενέχουν τα επικίνδυνα υλικά και ότι γνωρίζει τους όρους που ισχύουν για τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων από τους επιβάτες ή γενικότερα, για τη μεταφορά τους στο ελικόπτερο.

(δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του προσωπικού το οποίο εκπαιδεύεται, υποβάλλεται σε εξέταση με την οποία επιβεβαιώνεται ότι έχει αντιληφθεί τις υποχρεώσεις του.

(ε) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το σύνολο του προσωπικού, για το οποίο απαιτείται εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα υλικά, υποβάλλεται σε περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση κατά διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα 2 έτη.

(στ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τηρούνται αρχεία εκπαίδευσης σχετικά με επικίνδυνα υλικά για το σύνολο του προσωπικού όπως απαιτείται από τις Τεχνικές Οδηγίες.

(ζ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το προσωπικό του αντιπροσώπου της επίγειας εξυπηρέτησής του, εκπαιδεύεται σύμφωνα με την σχετική στήλη του πίνακα 1 ή του πίνακα 2.

Πίνακας 2

ΤΟΜΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	1	2	3	4	5
Γενική φιλοσοφία	x	x	x	x	x
Περιορισμοί στις εναέριες μεταφορές επικίνδυνων υλικών	x	x		x	x
Ταξινόμηση των επικίνδυνων υλικών	x				
Κατάλογος των επικίνδυνων υλικών	x	x		x	
Γενικές απαιτήσεις συσκευασίας και οδηγίες συσκευασίας	x				
Προδιαγραφές συσκευασίας και σήμανσης	x				
Σήμανση και τοποθέτηση ετικέτας σε συσκευασίες	x	x	x	x	x
Έγγραφα από τον αποστολέα	x				
Αποδοχή επικίνδυνων υλικών, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης εντύπων ελέγχου	x				
Διαδικασίες αποθήκευσης και φόρτωσης	x	x	x	x	
Επιθεωρήσεις για ζημίες ή διαρροή και διαδικασίες απολύμανσης	x	x			
Παροχή πληροφοριών στον κυβερνήτη	x	x		x	
Επικίνδυνα υλικά στις αποσκευές επιβατών	x	x	x	x	x
Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης	x	x	x	x	x

Σημείωση: η ένδειξη 'x' υποδεικνύει τον τομέα που πρέπει να καλύπτεται.

JAR-OPS 3.1225

Αναφορές συμβάντος και ατυχήματος με επικίνδυνα υλικά

(Βλέπε AMC OPS 3.1225)

(α) Ο αερομεταφορέας αναφέρει στην Αρχή συμβάντα και ατυχήματα που σχετίζονται με επικίνδυνα υλικά. Η αρχική αναφορά αποστέλλεται εντός 72 ωρών από την στιγμή του γεγονότος, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια.

(β) Επίσης ο αερομεταφορέας αναφέρει στην Αρχή μη δηλωμένα ή λάθος δηλωμένα επικίνδυνα είδα τα οποία ευρέθησαν στο φορτίο ή στις αποσκευές των επιβατών. Η αρχική αναφορά αποστέλλεται εντός 72 ωρών από την στιγμή της ανακάλυψης εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια.

ΤΜΗΜΑ ΙΘ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ (SECURITY)

JAR-OPS 3.1235

Απαιτήσεις ασφαλείας

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλο το ενδεδειγμένο προσωπικό γνωρίζει και πληροί τις σχετικές απαιτήσεις του Εθνικού Κανονισμού Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ) (ΦΕΚ 38/Β/19.01.01) όπως ισχύει.

JAR-OPS 3.1240

Προγράμματα εκπαίδευσης

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει, διατηρεί και εφαρμόζει εγκεκριμένα από την Αρχή προγράμματα εκπαίδευσης, τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα στο προσωπικό του αερομεταφορέα να προβαίνει στις κατάλληλες ενέργειες για την πρόληψη έκνομων ενεργειών όπως για παράδειγμα δολιοφθορά, παράνομη κατάληψη ελικοπτέρου, απειλή έκρηξης εκρηκτικού μηχανισμού κλπ και να ελαχιστοποιεί, εφόσον συμβούν, τις συνέπειες παρόμοιων ενεργειών.

JAR-OPS 3.1245

Αναφορά πράξεων παράνομης παρέμβασης (unlawful interference)

Μετά από εκδήλωση έκνομης ενέργειας εντόςτου ελικοπτέρου, ο κυβερνήτης ή σε απουσία αυτού ο αερομεταφορέας, υποβάλλει το ταχύτερο δυνατό, αναφορά για την ενέργεια αυτή στις αρμόδιες τοπικές Αρχές και στην Αρχή.

JAR-OPS 3.1250

Έντυπο Ελέγχου διαδικασιών έρευνας ελικοπτέρου

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με τις προβλεπόμενες από τον ΕΚΑΠΑ καταστάσεις σημείων ελέγχου που περιέχουν τις διαδικασίες που ακολουθούνται κατά την έρευνα για κρυμμένα όπλα, εκρηκτικά ή άλλες επικίνδυνες συσκευές.

JAR-OPS 3.1255

Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος διακυβέρνησης

Η θύρα του θαλάμου πληρώματος διακυβέρνησης,

εφόσον έχει τοποθετηθεί τέτοιου είδους θύρα, σε όλα τα ελικόπτερα που προορίζονται για την μεταφορά επιβατών, επιβάλλεται να κλειδώνει από την εσωτερική πλευρά του θαλάμου, προκειμένου να αποτρέπεται η άνευ αδείας είσοδος σε αυτόν.»

Άρθρο Τρίτο
Παραπομπές

1. Για την εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού χρησιμοποιούνται συμβουλευτικά τα παρακάτω εγχειρίδια και οι σχετικές τους τροποποιήσεις:

α. Το δεύτερο μέρος, του JAR - OPS 3 του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών «Αποδεκτοί τρόποι εφαρμογής και ερμηνευτική / επεξηγηματική ύλη» (JAR-OPS 3, Section 2, Acceptable Means of Compliance and Interpretative / Explanatory Material - AMC & IEM),

β. Το μέρος τέταρτο, «Διαχειριστική και Καθοδηγητική ύλη» του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Section 4, Administrative and Guidance Material).

γ. Το εγχειρίδιο «Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα, Διαχείριση και Εποπτεία» (AIR OPERATOR CERTIFICATE, ADMINISTRATION & SUPERVISION) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

2. Σε περίπτωση που ανακύπτουν προβλήματα ερμηνείας των τεχνικών κυρίως όρων και ρυθμίσεων που περιέρχονται στο διάταγμα αυτό, χρησιμοποιείται επικουρικά το Αγγλικό πρωτότυπο.

Άρθρο Τέταρτο
Συμμόρφωση Αερομεταφορέων

1. Μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του 2003, οι αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες έχουν σε ισχύ Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (AOC) με βάση το β.δ. 313/66 «Περί κανονισμού τεχνικής εκμετάλλευσης Ελικοπτέρων» (Α' 87) υποχρεούνται να επαναπιστοποιηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, ύστερα από αίτηση τους στην αρμόδια Διεύθυνση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, άλλως ανακαλείται η ισχύς του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα. Η αίτηση και ο πλήρης φάκελλος με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά υποβάλλονται τουλάχιστον εκτόν είκοσι (120) ημέρες πρίν από την παραπάνω ημερομηνία.

2. Μετά την δημοσίευση του παρόντος, κάθε νέο Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (AOC) που εμπίπτει στον παρόντα Κανονισμό, θα εκδίδεται σύμφωνα με τις προυποθέσεις που ορίζονται σ' αυτον..

Άρθρο Πέμπτο
Καταργούμενες Διατάξεις

Από δημοσιεύσεως του παρόντος καταργείται το β.δ. 313/66 «Περί κανονισμού τεχνικής εκμετάλλευσης Ελικοπτέρων» (Α' 87) κατά το μέρος που καλύπτει πτητικές λειτουργίες δημοσίων αερομεταφορών με ελικόπτερα.

Άρθρο Έκτο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από της δημοσιεύσεώς του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν άλλως ορίζεται σε επιμέρους διατάξεις αυτού.

Στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 26 Ιουνίου 2003

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http: www.et.gr – e-mail: webmaster @ et.gr

Πληροφορίες Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και λοιπών Φ.Ε.Κ.: 210 527 9000-4
Φωτοαντίγραφα παλαιών ΦΕΚ - ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ - ΜΑΡΝΗ 8 - Τηλ. (210)8220885 - 8222924
Δωρεάν διάθεση τεύχους Προκηρύξεων ΑΣΕΠ αποκλειστικά από Μάρνη 8

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	**(2310) 423 956**	**ΛΑΡΙΣΑ** - Διοικητήριο	**(2410) 597449**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63	**(210) 413 5228**	**ΚΕΡΚΥΡΑ** - Σαμαρά 13	**(26610) 89 157**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	**(2610) 638 109**		**(26610) 89 105**
	(2610) 638 110	**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** - Πλ. Ελευθερίας 1	**(2810) 396 409**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	**(26510) 87215**	**ΛΕΣΒΟΣ** - Αγ. Ειρήνης 10	**(22510) 37 181**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1	**(25310) 22 858**		**(22510) 37 187**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:
- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 40 σελίδες 1 euro.
- Για τα ΦΕΚ από 40 σελίδες και πάνω η τιμή προσαυξάνεται κατά 0,05 euro για κάθε επιπλέον σελίδα.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	Περίοδος	EURO	Τεύχος	Περίοδος	EURO
Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	Μηνιαίο	60	Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	Ετήσιο	75
Α΄ και Β΄	3μηνιαίο	75	Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.)	Ετήσιο	75
Α΄, Β΄ και Δ΄	3μηνιαίο	90	Δελτίο Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	Ετήσιο	75
Α΄	Ετήσιο	180	Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου	Ετήσιο	75
Β΄	Ετήσιο	210	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Ετήσιο	75
Γ	Ετήσιο	60			
Δ΄	Ετήσιο	150			
Παράρτημα	Ετήσιο	75			

Η τιμή πώλησης του Τεύχους Α.Ε. & Ε.Π.Ε. σε μορφή CD - rom για δημοσιεύματα μετά το 1994 καθορίζεται σε 30 euro ανά τεμάχιο, ύστερα από σχετική παραγγελία.
Η τιμή διάθεσης φωτοαντιγράφων ΦΕΚ 0,15 euro ανά σελίδα

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

	Σε έντυπη μορφή		Από το Internet	
Τεύχος	Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531	Κ.Α.Ε. ΤΑΠΕΤ 3512	Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531	Κ.Α.Ε. ΤΑΠΕΤ 3512
	euro	euro	euro	euro
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κτλ.)	205	10,25	176	8,80
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κτλ.)	293	14,65	205	10,25
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κτλ. Δημ. Υπαλλήλων)	59	2,95	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	293	14,65	147	7,35
Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	147	7,35	88	4,40
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κτλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	59	2,95	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κτλ.)	30	1,50	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Δελτίο Εμπορικής και Βιομ/κής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	59	2,95	30	1,50
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	ΔΩΡΕΑΝ	-	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.	ΔΩΡΕΑΝ	-	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	2.054	102,70	587	29,35
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	205	10,25	88	4,40
Α΄, Β΄ και Δ΄			352	17,60

Το κόστος για την ετήσια συνδρομή σε ηλεκτρονική μορφή για τα προηγούμενα έτη προσαυξάνεται πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής του έτους 2003 κατά 6 euro ανά έτος παλαιότητας και κατά τεύχος

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ που δίνουν αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ.
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι την 31ην Δεκεμβρίου κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γράμματια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ